Zeitschrift für Gesundheitstechnik und Städtehygiene
vereinigt mit „Der Städtische Tiefbau"
Verlag Dr. Paul Hiehold, Berlin SO 36, Admiralstr. 29 — Postscheckkonto: Berlin 32751 — Jährl. Bezugspreis RM. 22.—
25. Jahrgang ZGS, Heft 9 September 1933

Neuartige dreiteilige Straßenschacht-Abdeckung mit auswechselbarem Zwischenrahmen.

Von Stadtbaumeister **Adolf Schwab**, Stuttgart

Die bisher allgemein gebräuchlichen Abdeckungen für Kanalisations-, Gas- und Wasserleitungs- etc. Schächte bestehen fast durchweg aus 2 Teilen, und zwar einem in die Straße oder Gehweg fest eingebauten Schachtrahmen und einem in diesem lagernden Schachtdeckel. Diese in der Regel aus Gußeisen hergestellten Abdeckungen müssen je nach Stärke des auf der betreffenden Straßenstrecke sich abwickelnden Verkehrs in längeren oder kürzeren Zeitabständen erneuert werden, und zwar entweder als Folge allgemeiner Abnutzung der Oberfläche oder Bruch des Deckels, häufiger aber infolge Unebenwerdens der Lagerflächen, mit denen und auf denen der Deckel in dem Schachtrahmen ruht. Durch diesen letztgenannten Umstand entsteht beim Befahren der Abdeckung dann das sogenannte „Schlagen" des Deckels, das sich für die Passanten und Anwohner von Verkehrsstraßen unter Umständen sehr lästig und ruhestörend auswirkt.

Nun geschieht die Herstellung der Schachtabdeckungen in der Regel so, daß in der Gießerei jeweils ein Schachtrahmen mit einem Deckel zu einer kompletten Abdeckung zusammengepaßt wird. Die Auswechslung des Deckels allein ist daher meist deshalb nicht ratsam, weil auch ein neuer Deckel auf den abgenutzten Lagerflächen des Schachtrahmens nicht einwandfrei aufliegen und daher ebenfalls wieder „schlagen" würde.

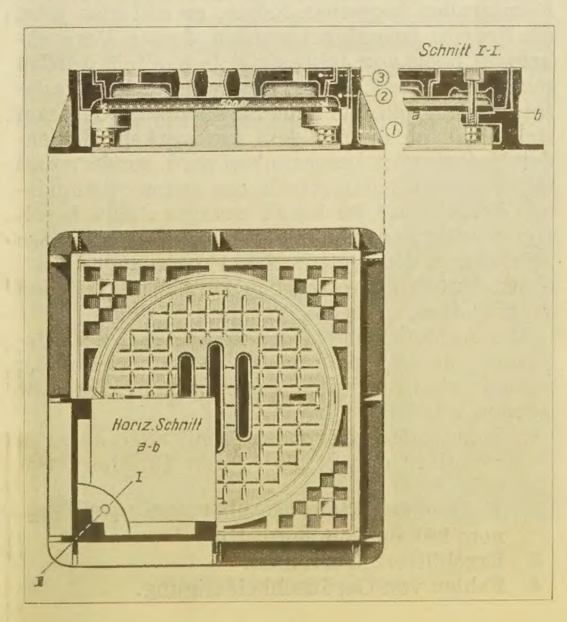
Aus diesem Grunde wird zweckmäßigerweise, wenn sich die Erneuerung des Deckels als notwendig erweist, auch der Schachtrahmen mit erneuert.

Bei der Durchführung der hierfür nötigen Bauarbeiten ergeben sich aber erfahrungsgemäß in Hauptverkehrsstraßen und auf Straßenkreuzungen und in sonderheit in solchen Straßen, deren Befestigung aus Asphalt- oder Holzpflaster auf Betonunterlage besteht, oder solchen, welche als reine Betonstraßen ausgeführt sind, je nach der örtlichen Lage der Schächte unter Umständen ganz erhebliche Schwierigkeiten.

Die Durchführung dieser Arbeiten muß im Verkehrsinteresse so rasch als möglich und unter geringster Verkehrsbehinderung erfolgen. Dies ist aber bei den noch allgemein verwendeten zweiteiligen Abdeckungen in den vorgenannten Fällen nicht möglich, weil die alte Schachtabdeckung erst aus dem Belag herausgemeißelt und dann der neue Schachtrahmen wieder einbetoniert und ferner der Belag im Anschluß an denselben ergänzt werden muß.

Für diese an sich sonst einfache Auswechslung einer Schachtabdeckung reichen aber die bei Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung stehenden sogenannten verkehrsarmen Tages- oder Nachtstunden oft nicht aus, sodaß unter Umständen zu einer Fahrbahnsperre gegriffen werden muß.

Die Beseitigung dieser Übelstände ist mit der aus den Abbildungen ersichtlichen dreiteiligen Schachtabdeckung gelungen, bei welcher die der Abnutzung unterworfenen Teile (Zwischenrahmen und Deckel) jedes für sich allein ausgewechselt werden kann und die Abnutzung des in die Fahrbahn eingebauten Schachtrahmens derart gering ist, daß eine Erneuerung nur in ganz seltenen Fällen und nur innerhalb langen Zeitabschnitten nötig wird.



Die dreiteilige Schachtabdeckung besteht aus einem Schachtrahmen (1), der in die Fahrbahn eingebaut wird, in dem ein Zwischenrahmen (2), der zugleich das Lager für den Deckel (3) bildet, gelagert und mit dem Schachtrahmen durch nicht rostende Zugschrauben schüttelsicher, fest verbunden ist. Die Lagerung des Deckels im Zwischenrahmen kann beliebig erfolgen. Auf der Abbildung ist sie beispielsweise entsprechend den in Stuttgart üblichen Schachtabdeckungen mit abgesetzten Deckelpaßflächen dargestellt.

Es kann die Deckellagerung aber ebenso nach Art der DIN-Modelle mit auf ganze Höhe des Deckels durchgehender Paßfläche ausgeführt werden.

Wenn nun der Zwischenrahmen oder der Deckel infolge Bruchs oder deshalb, weil der Deckel beim Befahren „schlägt", erneuert werden muß, so wird stets der Zwischenrahmen und Deckel zusammen ausgewechselt, und damit wieder eine einwandfreie Abdeckung geschaffen. Diese Auswechslung kann aber durch Lösen der vier Zugschrauben in ganz kurzer Zeit, ohne Beschädigung des die Abdeckung umgebenden Belags und ohne nennenswerte Verkehrsbehinderung durchgeführt werden. Praktische Anwendung hat diese Art von Schachtabdeckung seit etwa drei Jahren in Stuttgart gefunden und sich hierbei bewährt.

Probeweise Auswechslungen des Zwischenrahmens samt Deckel konnten in einigen Hauptstraßen während des Verkehrs in ca. 25—30 Minuten bewerkstelligt werden.

Die etwas höheren Anschaffungskosten der dreiteiligen Abdeckungen sind gegenüber den sich hierdurch ergebenden Vorteilen gering, d. h. sie werden schon bei einer einmaligen Auswechslung ausgeglichen, weil die Kosten für die Ersatzteile (Zwischenrahmen samt Deckel) wesentlich geringer sind, als diejenigen für eine neue zweiteilige Abdeckung, zu denen noch die Kosten für das Ausbrechen der alten und Einbauen der neuen Abdeckung hinzukommen. Wenn dann noch weiter berücksichtigt wird, daß bei Anwendung der dreiteiligen Schachtabdeckungen die in größeren Städten immer unangenehmes Aufsehen erregenden Verkehrsbehinderungen oder Straßensperren vermieden werden und zur Lärmbekämpfung durch gute Unterhaltung der Schachtabdeckungen auf leichte Weise beigetragen werden kann, so wird in vielen Fällen dem neuen Modell der Vorzug zu geben sein.

Herstellerfirma ist: M. Streicher, Eisengießerei, in Stuttgart-Cannstatt.

Hygienische Probleme des deutschen Straßenbaus.

Von Dr. **A. Kufferath**, Berlin.

In seiner Rede vom 1. Mai ds. Js. kündigte der Herr Reichskanzler einen mit großen Mitteln durchzuführenden großzügigen Ausbau des deutschen Straßennetzes an. Die letzten Mitteilungen der Tagespresse zeigen, daß bereits die Vorarbeiten für die Anlage großer Nur-Auto-Fernstraßen begonnen haben, es soll also jetzt ein Projekt ausgeführt werden, dessen Verwirklichung noch vor Jahresfrist bezweifelt werden mußte. Es darf als selbstverständlich betrachtet werden, daß das neue Straßenbauprogramm sich nicht auf die nur dem Autoverkehr dienenden Fernstraßen beschränken wird, sondern daß auch sehr viele Mißstände des schon vorhandenen Wegenetzes im Laufe weniger Jahre beseitigt werden. Deshalb dürfte es von Interesse sein, einmal die hygienischen Probleme des deutschen Straßenbaues zu beleuchten, die mit den Werkstoff-Fragen eng verbunden sind.

Die Anforderungen, die in hygienischer Beziehung an die neuzeitlichen Fahrbahnen zu stellen sind, können kurz zusammengefaßt werden wie folgt:

1. Schutz der Kraftfahrer und aller anderen Benutzer der Straße gegen Unfälle („Safety first!").
2. Vollkommene Staubfreiheit auch bei trockenem heißen Sommerwetter.
3. Erschütterungsfreiheit.
4. Fehlen von Geräuschbelästigung.

Für die Verkehrssicherheit ist viel gewonnen, wenn nach Vollendung der Nur-Autostraßen ein erheblicher Anteil der Kraftfahrzeuge von dem vorhandenen, dem Kraftfahrzeugverkehr herzlich wenig angepaßten Wegenetz abwandert. Immerhin wird es nicht zu umgehen sein, die überwiegende Zahl der Landstraßen entsprechend den immer wieder geäußerten berechtigten Wünschen der Kraftfahrer zu verbessern, wie Anlage überhöhter Kurven mit einem Krümmungsradius nicht unter 200 m, Verbreiterung auf mindestens 6 m, Bereitstellung gesonderter Wege für die Radfahrer usw. Hinsichtlich der Verhütung der Staubplage, wie sie zu Beginn dieses Jahrhunderts auf den alten wassergebundenen Schotterstraßen in der ersten Entwicklungsepoche des Autoverkehrs so übel auftrat, ist zu sagen, daß nur schwere, dichte und verschleißfeste Decken eine Staubentwicklung auf die Dauer ausschließen, daß die sogenannten „leichten Decken", die man vor etwa 9 Jahren bevorzugen zu müssen glaubte, um möglichst billig und rasch die Versäumnisse der Kriegs- und Inflationsjahre 1914—1924 nachzuholen, versagt haben, da sie nur im Anfang staubfrei bleiben. Ohne Erschütterung und Geräusch können nur schlaglöcherfreie, völlig ebene und solide Straßen befahren werden, doch hat sich gezeigt, daß die früher oft geäußerte Ansicht, daß nur die fugenlosen Decken diesen Vorteil

bieten, nicht richtig ist. Bekanntlich ermahnte der stark angefeindete Beschluß des Preußischen Landtages vom 26. 2. 1931 zur Rückkehr zu den in der Anlage zwar kostspieligeren, in der Unterhaltung und wegen der langen Lebensdauer jedoch erheblich wirtschaftlicheren Steinbelägen, besonders den Pflasterstraßen. Selbst-

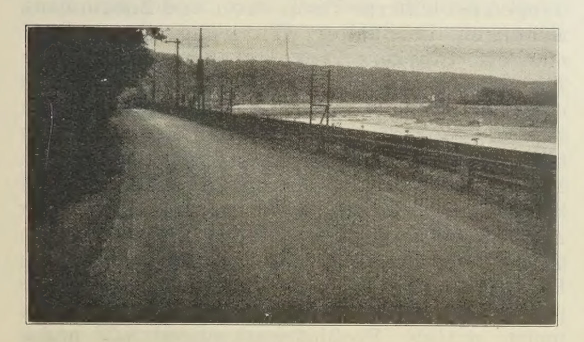


Abb. 1.
Vorbildliche Straße für den Kraftwagenverkehr.

verständlich sollte damit nicht die Anwendung veralteter Pflasterbaumethoden empfohlen werden, die unter der starken Beanspruchung der Decken durch den modernen Verkehr bald zur Bildung des gefürchteten „Katzenkopfpflasters" führen müßten. Es ist sehr wohl möglich, Pflasterungen herzustellen, die bezüglich Staub- und Erschütterungsfreiheit und Geräuschlosigkeit den fugenlosen Decken nicht nachstehen. Bedingung ist, daß nur bestes Hartgestein so engfugig als möglich verlegt und mit Fugenverguß aus Asphalt versehen wird, sodaß kein Wasser in die Schotter- und Packlage unter dem Pflaster eindringen kann. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so setzt bald ein erheblicher Kantenverlust der Steine ein, die Fugen werden allmählich vom Regen ausgewaschen, sammeln Staub an, der durch die saugende Wirkung des Luftreifens hochgewirbelt wird. Bald nach dem Eindringen von Wasser unter die Pflasterdecke muß eine gewisse Zermürbung, verbunden mit ungleichmäßigem Setzen der Unterlagen eintreten, wodurch die Decke uneben wird und nicht mehr ohne Erschütterung und Geräusch befahren werden kann. Es ist nun sehr schwer, natürliches Hartgestein so zu behauen, daß exakt formgerechte Steine entstehen, die engfugig verlegt werden können, in dieser Beziehung ist der künstliche Werkstoff, an erster Stelle der Kupferschlackenstein, überlegen. Der Kupferschlackenstein wird durch ein verbessertes Gießverfahren hergestellt mit Hilfe von Formen aus Spezialmasse, die so stark wärmeisolierend wirkt, daß die Abkühlung der Gußstücke sehr langsam erfolgt, ein Prozeß, der mit „Tempern" bezeichnet wird. Die Steine fallen voll- und scharfkantig, genau winkelrecht und in ganz gleicher Größe an, sodaß sie ohne zeitraubendes Sortieren auf der Baustelle leicht ganz engfugig verlegt werden können. Infolge der Korundhärte (Nr. 9 der Härteskala nach Mohs) ist der Verschleiß auf ein Minimum herabgedrückt. So ergaben eingehende Versuche mit der Straßenbauprüfmaschine des Materialprüfungsinstituts der Technischen Hochschule Stuttgart, daß bei einer unter genau gleichen Bedingungen durchgeführten Beanspruchung unter hoher Fahrleistung (47 382 t/km, entsprechend 2 108 765 Belastung des Fahrbahnquerschnitts) Kupferschlackensteinpflaster 0,2 mm, Basaltpflaster 0,9 mm und Granitpflaster 1,0 mm abgenommen hatte. Die homogene

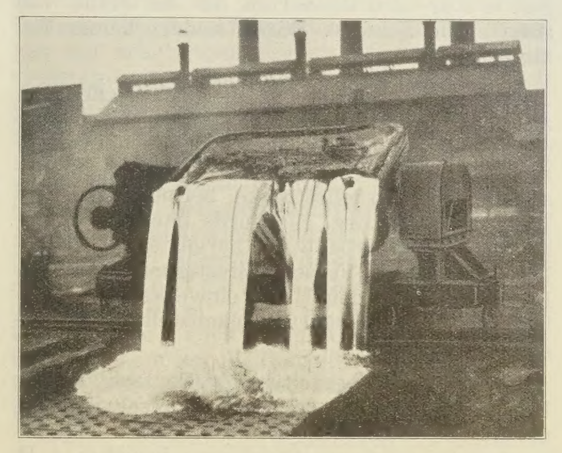


Abb. 2.
Gießen von Kupferschlacke.

Struktur des Kupferschlackensteins besteht aus einer großen Zahl miteinander verwachsener Kristallnadeln, und diese physikalische Eigentümlichkeit bedingt die dauernde Griffigkeit des Kupferschlackensteinpflasters. Die große Zähigkeit und Verschleißfestigkeit des Werkstoffes schließt Staubbildung aus, wie sie bei weniger dauerhaftem Material, z. B. Grauwacke, eben wegen der geringeren Verschleißfestigkeit, unvermeidlich ist. Die geringe Ermüdbarkeit des Kupferschlackensteins macht ihn unentbehrlich bei der Schieneneinbettung städtischer Straßen-

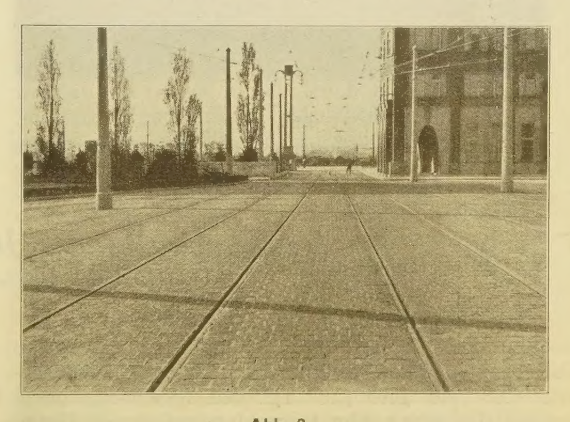


Abb. 3.
Kupferschlackensteinpflaster.

bahnen, da er der aggressiven Wirkung der dauernden Vibrationen neben meist höchster Verkehrsbelastung widersteht. Gut, d. h. engfugig verlegtes, gleichmäßig und kräftig abgerammtes Kupferschlackensteinpflaster mit Asphaltfugenverguß läßt sich auch von Schwerlastwagen dauernd erschütterungsfrei befahren. (Vergl. Mag.-Oberbaurat M. Orthaus: „Verkehrserschütterungen und Steinpflaster“, in Nr. 4 Jahrg. 1931 von „Straßenbau und Straßenunterhaltung“.) Wie wichtig die Erschütterungsfreiheit und die Geräuschlosigkeit ist, zumal in Kur- und Badeorten, in der Nähe von Sanatorien, Schulen, Büros, bedarf keiner Erläuterung.

Sehr gute Erfahrungen in hygienischer Beziehung wurden auch mit den in Nordwestdeutschland und in den Niederlanden viel verlegten Klinkerstraßen gemacht. (Eine sehr ansprechende Versuchsstrecke befindet sich bei Hahn in Oldenburg, sie wurde nach einer verbesserten Klinkerbauweise hergestellt.) Bezüglich Druck- und Verschleißfestigkeit steht das Klinkermaterial den Hartsteinwerkstoffen, insbesondere dem Kupferschlackenstein, nicht unerheblich nach.

In der Nachkriegszeit hat in Deutschland der Betonstraßenbau bedeutende Fortschritte gemacht; die Zementbetondecken haben sich besonders bei stärkeren Steigungen bewährt, z. B. auf der Strecke Lüdenscheid—Rummenohl in Westfalen, Steigungen bis zu 6,3 Proz. Alle hygienischen Vorteile bleiben der Zementbetondecke nur dann erhalten, wenn sie zur Vermeidung der Rissebildung mit den erforderlichen Temperaturfugen versehen wird, die mit Asphalt vergossen werden müssen, und die alle Ausdehnungen bei höherer Temperatur und Zusammenziehungen bei kalter Witterung unschädlich machen. Stärkere Verkehrsbelastung kann der Zementbetondecke gefährlich werden, wenn sie nicht eine „Armierung“ durch Einbetonieren starker, punktgeschweißter Stahldrahtnetze erhält (mit Erfolg in der Sallstraße in Hannover ausgeführt). Ein Nachteil der Zementbetonstraßen, zumal in der Stadt, ist die erforderliche Abbindezeit, ehe die Decke dem Verkehr übergeben werden kann, ferner sind Reparaturen der Fahrbahn oder an Leitungen unter dem Straßenplanum, die ein Aufbrechen des Betons — heute meist mittels Preßluftwerkzeugen — nötig machen, mit Erschütterung und Geräusch verbunden.



Abb. 4.
Kupferschlackensteinpflaster an städt. Straßenbahngeleisen.

Hygienisch einwandfrei sind die neuzeitlichen schweren Decken aus Guß- bezw. Hartasphalt, und alle drei Ausführungsformen: Asphaltgrobbeton, Asphaltfeinbeton, auch „Topeka“ genannt, und Sandasphalt haben sich auch bei größerer Verkehrsbelastung bewährt. Voraussetzung ist, daß eine sorgfältige Herstellung die Entstehung von Höckern und Wellen beim Verdichten der Decke mittels schwerer Walzen vermeidet.

In neuester Zeit sind Versuche angestellt worden, Gußeisen, Stahl und Gummi als Straßenbauwerkstoffe zu verwenden. In Frankreich wurden größere Versuchsstrecken mit gußeisernen Bauelementen angelegt, in Deutschland leichtere Gußeisendecken (Systeme Schlechtriem und Schmidt-Laufach) sowie Decken aus einem eigenartigen zumammengeschweißten Stahlstab-Skelett, das mit einer Kies-Asphaltmischung gefüllt wird. Gummifahrbahnen wurden in Singapore und in London hergestellt. Es liegen über diese neuen Bauweisen noch keine abschließenden Erfahrungen vor, deshalb ist noch nicht zu übersehen, ob sie sich behaupten werden, immerhin ist anzunehmen, daß sie zu hygienischen Bedenken keinen Anlaß bieten.

Ausbausiedlung oder Siedlungsabstieg.

Von Diplom-Landwirt Dr. G. Schoene.

Bei allen großen Bewegungen besteht die Gefahr, daß die Idee bald zu einem abgegriffenen Schlagwort wird und damit an Wirksamkeit verliert. Das gilt auch für das Siedlungswesen, über das sich schon jeder Unberufene ein Urteil zu bilden oder eine Kritik zu äußern wagt, ohne in die Materie tiefer eingedrungen zu sein. Häufig reden diese Art Menschen aneinander vorbei. Es mag damit zusammenhängen, daß der Begriff Siedlung zu einem Schwammwort geworden ist, unter dem die verschiedenartigsten Wohnformen von Men-

schen, die sich nach einem Fleckchen Erde gesehnt haben, das sie bebauen, verstanden werden kann.

Zu solchen Siedlungen gehören einmal die im Umkreis größerer Städte liegenden Kleingartenkolonien, die Schrebergärten. Die Grundstücke sind oft nur wenige Ar groß und dienen zum Teil der Erholung ihrer Besitzer, die sich in ihren Mußestunden nach der täglichen Berufsarbeit in ihrer Stadtwohnung oder an fremder Arbeitsstätte gern einmal mit anderen Dingen beschäftigen wollen. Da der Pachtpreis dieser Gärten verhältnismäßig niedrig ist, haben sich häufig wenig oder unbemittelte Menschen in diesen Kolonien zusammen gefunden. Sie haben sich gewöhnlich mit oder ohne baupolizeiliche Genehmigung Lauben gebaut, in denen sie während des Sommers oder des ganzen Jahres unter ganz primitiven Verhältnissen wohnen und schlafen, um den städtischen Mietzins zu sparen.

Eine andere Art der Siedlung haben die Grundstücksspekulanten geschaffen. Sie kaufen irgendwo in günstiger Lage zu einer Stadt Land auf, legen Straßen, Wasserleitungen, ja sogar mitunter Bahnhöfe an, suchen nach einem zugkräftigen Namen für ihr Unternehmen, das sie Siedlung nennen, geben großartige Prospekte heraus, schildern in glühenden Farben die Reize der Landschaft, preisen die günstige Gelegenheit einer vorzüglichen Kapitalsanlage und machen meist ein glänzendes Geschäft dabei. Diese Art der Siedlung ist gewöhnlich 0,12 bis 0,50 ha groß; die Gebäude errichtet der Siedler je nach seinen finanziellen Verhältnissen selbst.

In naher Beziehung zu dieser Siedlungsform stehen die Unternehmen der Baugesellschaften innerhalb des Stadtkreises. Sie stellen die Gebäude, mitunter ganze Wohnblocks selbst her, legen zu jeder Wohnung einen kleinen Garten und vermieten oder verkaufen die einzelnen Grundstücke der „Siedlung“ an bemittelte Bewerber.

Um auch den unbemittelten Bürgern eine eigene Wohnung mit einem Stückchen Land zu verschaffen, haben Staatsbetriebe, Genossenschaften, Banken, Firmen der Industrie usw. Siedlungen erbaut. Ihr Erwerb stellt sich für den Käufer bedeutend billiger, da sie kein Spekulationsobjekt sind und ein Unternehmergewinn fortfällt. In gleicher Absicht wurden in den ersten Nachkriegsjahren von kommunaler Seite aus, um dem fühlbaren Wohnungsmangel abzuhelfen, mit mehr oder minder gutem Geschmack und oft übertriebener Farbenfreudigkeit Heimstätten errichtet. Die Zeit der Wohnbaracken und ihrer Nachfahren, der bunten massiven Siedlungshäuser, wird für viele noch in lebhafter Erinnerung sein.

Mit der Schaffung der Stadtrandsiedlung endlich tat man einen neuen Schritt vorwärts. Diese Art der Siedlungsform bildet einen Übergang zur Erwerbssiedlung. Ihre Eigenart besteht darin, daß die Grundstücke so groß angelegt werden, daß ihre Besitzer, im Gegensatz zu den bisher aufgeführten Siedlungsgemeinschaften, sich ihren Lebensmittelbedarf zum großen Teil aus den Erzeugnissen ihres Gartens decken können. Um die Stelle halten zu können, ist jedoch ihr Inhaber immer gezwungen, andere Verdienstmöglichkeiten zu haben. Sind sie nicht vorhanden, so fällt ihr Besitzer der Allgemeinheit in doppelter Weise zur Last. Erstens muß die Gemeinde für die Unterstützung des Erwerbslosen sorgen, zum andern entgehen ihr die Einnahmen aus der Nutzung des Grund und Bodens. Da der Aufbau von Stadtrandsiedlungen mit erheblichen Kosten für die Kommune verknüpft ist, wird sie sich erst in wirtschaftlich guten Zeiten besonders bewähren und zur Hebung der Volksgesundheit beitragen.

Besonders vom landwirtschaftlichen Standpunkt aus ist es zu bedauern, daß der Begriff Siedlung zu einem Schwammwort geworden ist. Man sollte sich wieder daran gewöhnen, daß man unter einem Siedler einen Menschen versteht, der sich selbständig auf dem von ihm bewohnten Boden ernährt. Im Gegensatz zu allen bisher genannten Siedlungsformen bieten nur die ländlichen Siedlungen einen auskömmlichen Lebensunterhalt.

Wieder selbständige Existenzen zu schaffen, ist die Aufgabe, deren Lösung bisher jede Regierung versuchte und über die die von der Volksbewegung gestürzt sind, die sich ihr nicht mit der nötigen Hartnäckigkeit und Tatkraft unterzogen. Der Wunsch nach etwas Eigenem steckt in jedem Menschen. Der große psychologische Wert des Siedelns besteht darin, daß sich wieder gesundes, entwicklungsfähiges Eigentum bilden kann. Das Siedeln bietet als einzige Maßnahme der Gegenwart sozialen und wirtschaftlichen Aufstieg. Es ist nur zu verständlich, daß sich zu dieser Aufstiegsmöglichkeit Menschen aus allen Ständen und Berufsschichten unseres Volkes drängen. Davon wissen alle Siedlerberatungsstellen zu erzählen. Der Landhunger ist ungeheuer groß und konnte bisher nicht gestillt werden. Viele Siedlungsbewerber müssen schon seit Jahren auf eine günstigere Zeit vertröstet werden, da bisher die staatlichen Mittel für das Siedlungswesen nicht ausreichten. Der Beginn großzügiger staatlicher Maßnahmen scheint nun gekommen zu sein. Obwohl es schon lange ein Recht auf Enteignung von Großgrundbesitz gibt und die Einrichtung von Landlieferungsverbänden besteht, war es trotzdem nicht nötig, von der einen oder anderen Möglichkeit Siedlungsland zu gewinnen, Gebrauch zu machen, da auf dem freien Markt bei den vorhandenen Mitteln genügend Land zu erwerben war.

Auch bei der ländlichen Siedlung kann man verschiedene Arten unterscheiden. Da ist zunächst als Analogon zur Stadtrandsiedlung die Schöpfung von neuen Häuslereien zu

nennen. Das sind landwirtschaftliche Zwergbetriebe in der Größe von etwa 1 ha, deren Besitz keine volle Ackernahrung bildet, deren Inhaber aber in der Lage sind, zur Vervollständigung ihrer Bedürfnisse durch Mitarbeit auf größeren Bauernstellen hinzu zu verdienen. Ihre volle Unabhängigkeit kann durch Anliegersiedlung hergestellt werden.

Unter Anliegersiedlung versteht man eine Siedlungsart, bei der bei der Aufteilung einer Gutswirtschaft für die anliegenden (angrenzenden) kleinen Bauernstellen die Möglichkeit besteht, ohne erhebliche Bargeldaufwendungen Land hinzu zu erwerben, um die eigene Selbständigkeit zu erlangen oder sie zu sichern.

Die letzte Volkszählung hat wieder deutlich ergeben, daß die Landflucht trotz der schlechten Arbeitsaussichten in den Städten noch immer nicht aufgehört hat. Eingedenk der hohen Bedeutung eines gesunden und starken Bauernstandes für unser Volk und eingedenk der Gefahr einer Überflutung des menschenarm gewordenen deutschen Ostens durch slavische Volksmassen, gingen die alten Vorkämpfer für eine innere Kolonisation schon von jeher mit Unterstützung staatlicher Stellen daran, die durch Abwanderung ländlicher Arbeiter bedingten Verluste durch Schaffung neuer Vollbauernstellen auszugleichen, um den Raum ohne Volk wieder aufzufüllen, ohne aber einen vollen Erfolg dabei verzeichnen zu können. Der Mißerfolg lag daran, daß die zu diesem Zwecke erhaltenen Staatsbeihilfen bei weitem nicht ausreichten. Heute kann die Besiedlung wieder in großzügiger Weise in Angriff genommen werden. Während man sich früher darauf beschränkte, Dörfer aus 10 bis 15 ha Stellen aufzubauen, werden jetzt Grundstücke aller Größenklassen ausgelegt. Die Entwicklung der Siedlungstypen von der Primitivsiedlung mit Gebäuden, die nur den bescheidensten Ansprüchen genügten, bis zur vollständig ausgebauten Normalstelle oder Konfektionssiedlung ist wieder rückläufig geworden. Es hat sich nämlich gezeigt, daß für die ersten Kaufreiz nicht groß genug war, während man bei den letzten darauf bedacht sein mußte, die Gebäudeanteilkosten je Hektar möglichst zu senken, und deswegen eine Anzahl Arbeiten am Haus (z. B. Streichen der inneren Fenster und Türen, Aufbringen des Lehmauftrags auf den Stallboden, Fertigstellung der Tenne, Ausbau einer Kammer, des Hochkellers usw.) dem Siedler zur Selbstausführung überließ. So entstanden die Ausbausiedlungen. Bei der Anlage des Baues wird schon dafür Sorge getragen, daß der Siedler in Zeiten wirtschaftlichen Aufstieges und Wachstums seine Gebäude nach Erarbeitung der dazu nötigen Geldmittel vergrößern kann. Man hat diesen Siedlungstypus daher auch Aufstiegssiedlung genannt, er ist wohl heute allgemein verbreitet.

Rechtlich kann jeder, der über landwirtschaftliche Kenntnisse verfügt, angesiedelt werden. Jedoch müssen sich zu diesen Kenntnissen ausreichende Geldmittel und eine in der Landwirtschaft großgewordene Frau gesellen. Nicht immer ist dieser Dreiklang harmonisch und aus seiner Disharmonie erwachsen der Schicksalsgemeinschaft oft schwere Schäden. Außerdem gehören zum Siedeln Anspruchslosigkeit, Tatkraft, Umsicht, hohe Intelligenz, Geschicklichkeit, Sparsamkeit, Fleiß, Ordnungsliebe und die Kunst richtiger Arbeitseinteilung. Der Siedler muß also ein über dem Durchschnitt stehender Mensch sein. Von allen genannten Erfordernissen lassen sich nur die drei zuerst angeführten einigermaßen sicher nachprüfen. Bei der Beurteilung der übrigen muß man sich auf Menschenkenntnis verlassen, die manchmal versagt, oder auf Auskünfte dritter Personen, die oft nicht stimmen.

Erfreulicherweise findet sich unter der riesigen Zahl der Siedlungsbewerber ein nicht geringer Prozentsatz, der die wichtigsten verlangten Eigenschaften besitzt. Das sind später diejenigen, von denen man nie Klagen hört und die in ihrer Wirtschaft vorwärts kommen. Die große Mehrzahl allerdings ist untauglich zum Siedeln. Leider werden oft auch diese, mitunter durch behördlichen Druck, angesiedelt. Sie finden sich in fast jedem neuen Dorfe und bilden einen ewigen Unruheherd in der Gemeinschaft und sind diejenigen, die die Siedlung in Verruf bringen können. Denn es ist ein allgemein menschlicher Zug, daß man von dem einen, der von sich reden macht, auf die Gesamtheit zu schließen geneigt ist und letzten Endes die ganze Siedlungsbewegung verurteilt.

Von allen Siedlungsbewerbern haben die im Betrieb beschäftigten Arbeiter die besten Aussichten, gut einzuschlagen, denn sie sind mit Klima und Boden völlig vertraut und sind dem Siedlungsträger ihren Charaktereigenschaften nach genauestens bekannt. Ungeachtet ihres Geldmangels werden sie vor auswärtigen Bewerbern mit Kenntnissen und Kapital bevorzugt angesetzt und bekommen besondere staatliche Beihilfen. Bei einer Baranzahlung von 500 RM. eigenen Geldes erhalten sie eine Stelle von gewöhnlich 40 fachem Wert zur Bewirtschaftung überlassen. Außerordentlich wertvoll erscheinen die Arbeiter, die es in den Jahren nach der Inflation verstanden haben, mehrere 1000 RM. zusammenzusparen. Diese können sogar in den Besitz größerer Stellen kommen; natürlich ist dann die Anzahlung auch höher.

Während noch vor einigen Jahren die bei der Auflösung eines Gutsbetriebes frei werdenden Arbeiter anderweitig Beschäftigung finden konnten, bleiben sie heute in Ermangelung dieser Möglichkeit meist als selbständig gewordene Besitzer am Ort. Damit ist aber der Zweck des Siedelns, des Verpflanzens der 2. und 3. Bauernsöhne und der Kleinbauern aus dem Westen nach dem Osten, wie überhaupt die Westostsiedlung stark eingeschränkt worden. Was wir

im Osten brauchen, sind mit dem Boden festverwurzelte Bauern, denen der Eigentumsbegriff „Boden“ schon Jahrhunderte lang im Blut liegt und nicht Menschen, die aus Not ihren Beruf wechseln und die Siedler werden in der Hoffnung: der Staat hilft schon weiter. Diese künftigen Staatsrentner sind eine zu große Belastung für die Allgemeinheit.

Wenn oben dargelegt wurde, daß ein Siedler ein Mensch sein müsse mit Eigenschaften, die ihn über den Durchschnitt stellen, dann ergibt sich damit auch die Frage, ob nicht gerade diese Leute in Zeiten eines wirtschaftlichen Aufstiegs des Reiches überall leichter und bequemer ihr Auskommen finden als in der Landwirtschaft mit ihrer oft 18stündigen Arbeitszeit, ihren Sorgen und Nöten. Denn es zeigte sich auch früher bei der Abwanderung ins Ausland, daß gerade die unternehmungslustigsten, tatkräftigsten und intelligentesten Menschen zuerst das Land verließen. Aber trotz dieser Bedenken bleibt die Siedlung über alle Augenblicksströmungen und Krisenhoffnungen hinweg nationales Gebot und Ziel, auch wenn ihre Durchführung und Förderung mit Opfern der Gesamtheit erkauft wird. Wer die Grenzen von Ostpreußen und Rumpfschlesien sich vor Augen hält und die feindliche Brandung abwehren will, muß sich bewußt bleiben, daß nur ein lebendiger Deich vor allen Wechselfällen möglicher Kriege das bedrohte Land dem Deutschtum erhalten kann.

Kleinere Mitteilungen.

Bauwesen Allgemeines

Statistik über Bautätigkeit.

Das Stat. Reichsamt hat kürzlich in „Wirtschaft und Statistik“ eine Arbeit über Baumarkt und Baukosten veröffentlicht. Danach lag die Bautätigkeit in den Jahren von 1927 bis 1930 wertmäßig nicht unwesentlich über der des Jahres 1912. In diesem Vorkriegsjahr waren 6 Milliarden für Neubauten investiert worden, jeweils für 8,9 Milliarden. Da der Baukostenindex freilich um 70 bis 80 Prozent höher lag als vor dem Kriege, hat die mengenmäßige Produktion doch den Stand von 1912 nicht ganz erreicht. 1931 sanken die bauwirtschaftlichen Investierungen auf 4 Milliarden, 1932 auf 2,10 Milliarden. Die Baukosten waren im Durchschnitt des Jahres 1932 dabei immer noch um ein Drittel höher als 1912. Die Konjunkturbewegung hat sich ziemlich gleichmäßig auf den Wohnungsbau, den gewerblichen Bau und den öffentlichen Bau erstreckt. 1933 war die Bautätigkeit bisher wieder etwas reger als im Vorjahr, hat aber den schon niedrigen Stand von 1931 noch nicht wieder erreicht. (Deutsche Allg. Ztg. 20. 8. 1933.) L.

Untertunnelung der Meerenge von Gibraltar.

Der Tunnel soll zwischen Medina Sidonia auf spanischem Gebiet und Alcazarseguer auf afrikanischer Seite gelegt werden, mit einer Längenausdehnung von 28 km, während die Meerenge von Gibraltar nur eine Breite von 14 km aufweist. Der Längenunterschied von 14 km ist dadurch bedingt, daß eine Kurve in den Atlantischen Ozean hinein notwendig ist wegen der durch die anhaltende Strömung im Meeresboden verursachten Tiefeneinbuchtung und zum anderen wegen des starken Gefälles dem Mittelmeere zu. Bei den Sondierungsarbeiten (mit deutschen Apparaten) sind Feststellungen gemacht worden, die für die Wissenschaft von großer Bedeutung sind. Es hat sich gezeigt, daß die wasserundurchlässigsten Gesteinsschichten nicht wie angenommen nur auf 600 m, sondern bis auf 1250 m Tiefe hinunterreichen. Weiterhin hat sich ergeben, daß die tiefste Stelle der Meerenge 300 m beträgt, während in den bisherigen ozeanographischen Karten 380 Meter angegeben sind. Die geologisch günstige Tiefenbeschaffenheit gestattet die risikolose Anlegung des Tunnels mit nur 360 m Maximum unter dem Meeresspiegel. Und schließlich ist für die Hypothese, daß Afrika und Europa früher zusammenhingen, durch die Grabungen an den Küsten beider Erdteile ein neuer Beweis erbracht worden, da gleiche Schichtenführungen der Gesteinsarten und gleiche Zeitalter festgestellt wurden. Erwähnenswert sind noch die sprengtechnischen Versuche und die dabei gemachte Erfahrung, nach welcher die Zerstörung des Tunnels unter dem Wasser im Kriegsfalle und bei dem augenblicklichen Stand der Angriffswaffen unmöglich ist. (Deutsche Tagesztg. 20. 8. 1933.) L.

Bauprojekte in Dortmund.

Aufschüttung des Dammes für die Ruhrwaldstraße und Brückenbau über die Emscher im Zuge dieser Straße; Kosten rund 755 000 Mark; 85 000 Tagewerke;

Kanalverlegungen, die notwendig werden durch die Verlegung der Bergisch-Märkischen Bahn und Begradigung der Straße nach Brünninghausen; Kosten rund 102 000 Mark; 9000 Tagewerke;

Kanalisations- und Erdarbeiten von etwa 12 000 Tagewerken;

Straßenerweiterungen und -begradigungen; Kosten rund 65 000 Mark; 11 000 Tagewerke;

Meliorationen und Teichverbesserungen an der Buschmühle; Kosten 85 000 Mark; 10 000 Tagewerke.

Diese Projekte erfordern einen Aufwand von rund 1 130 000 Mark Kosten und erbringen etwa 126 000 Tagewerke. (Dortmunder Ztg. 15. 8. 1933.) L.

Siedlungswesen

Gegen unzulässige und wilde Siedlungen.

Ein warnender Erlaß des Preuß. Finanzministers — Siedler und Baupolizei.

Wie das VDZ.-Büro meldet, führt der preußische Finanzminister in einem Erlaß aus, es sei beobachtet worden, daß in den Außengebieten namentliche größerer Städte Wohngebäude auf solchen Grundstücken errichtet werden, auf denen der Bau von Wohnhäusern nicht zulässig ist. Vielfach würden auch Gebäude, die nicht als Wohngebäude genehmigt wurden, ohne Nachsuchung der dafür notwendigen Baugenehmigungen in Wohngebäude umgewandelt.

Die Baupolizei befinde sich solchen unzulässig errichteten Wohnungsbauten gegenüber in schwieriger Lage. Eine Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Bauherren sei rechtlich nicht möglich, weil die Bauten zwingenden Gesetzesvorschriften widersprächen. Soweit nicht die gänzliche Entfernung notwendig werde, müsse die Baupolizei mindestens das weitere Bewohnen verbieten und die Entfernung der wohnlichen Einrichtungen verlangen.

Um die Erwerber von Grundstücken vor solchen Schwierigkeiten zu bewahren, sei ihre rechtzeitige Aufklärung geboten. Den Siedlern müsse immer wieder vor Augen geführt werden, welchen Gefahren sie sich bei Errichtung unzulässiger Wohnungsbauten aussetzen. Der Minister empfiehlt dann, daß auch anderwärts eine Bekanntmachung veröffentlicht werde, die wegen der gleichen Fragen der Berliner Oberbürgermeister vor einiger Zeit erlassen hat.

In dieser Berliner Bekanntmachung waren die Erwerber von Grundstücken aufgefordert worden, sich vor Abschluß des Kaufvertrages beim Baupolizeiamt zu erkundigen, ob auf dem Grundstück der Bau eines Wohn-

hauses zulässig ist. Die Dienststellen waren ersucht worden, ratsuchenden Siedlern bereitwilligst jede gewünschte Auskunft zu erteilen, damit ihnen Enttäuschungen erspart werden. Außerdem waren entschiedene Maßnahmen gegen das Entstehen wilder Siedlungen verfügt worden. (Magdeburger Ztg. 6. 8. 1933.) L.

Siedlungsbau in Starnberg.

Die Herstellung von weiteren 10 Siedlungshäusern, für welche ebenfalls wieder ein Reichsdarlehen genehmigt wurde, wurde vor einigen Tagen in Angriff genommen, und für weitere 10 Siedlerstellen steht die Genehmigung eines Reichsdarlehens in Aussicht. (Völk. Beobachter 18. 8. 1933.) L.

Wasserbau

Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft.

Jahresversammlung — Ehrenmal für Oskar v. Miller.

Unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern der Reichs- und Landesbehörden, der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften und der Industrie fand die diesjährige Jahresversammlung des Instituts statt.

Der bisherige Vorsitzende Oskar v. Miller wurde zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Die Versammlung wählte als neuen Vorsitzenden den Vertreter des bayerischen Staates und Vorstand der Ministerialbauabteilung, Ministerialdirektor Professor Weigmann, und bestimmte zu dessen Stellvertretern Ministerialrat Dr. Ellerbeck-Berlin vom Reichsverkehrsministerium und Professor Dr. Kirschmer-Dresden von der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft.

Sodann fand eine Besichtigung der großen Versuchsanlagen des Instituts im Obernachteil in der Nähe des Walchensees statt, an der auch v. Miller teilnahm.

Den Abschluß der Besichtigungsfahrt bildete die Enthüllung eines Ehrenmals für Oskar v. Miller, dem Gründer und Förderer des Forschungsinstituts. Es ist auf dem Gelände der Versuchtsanstalt in unmittelbarer Nähe der nach Mittenwald führenden Staatsstraße errichtet und besteht aus einem wuchtigen Findlingsblock, der auf Bruchsteinmauerwerk ruht und ein von Professor Rupert von Miller geschaffenes Bronze-Relief des Gründers der Anstalt trägt. Exz. v. Miller zeigte sich sichtlich erfreut über die Ehrung. Der erste Vorsitzende übergab das Denkmal dem Institut zu Pflege und Schutz. (Münch. N. Nachr. 4. 8. 1933.) L.

Die Arbeiten am Südflügel des Mittelland-Kanals werden aufgenommen.

Der Bau des sogenannten Südflügels des Mittelland-Kanals, des Elster-Saale-Kanals, wird in den nächsten Tagen begonnen werden. Hierdurch wird Leipzig über die Saale und Elbe Anschluß an das mitteldeutsche Wasserstraßennetz und an die Nordsee bekommen und damit seinen jahrhundertealten Traum als Seestadt verwirklicht sehen. (Chemn. Neueste Nachrichten 4. 8. 1933.) L.

Arbeit durch Flußregulierungen.

Nach dem Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit vom 1. Juni können Kredite ausgegeben werden zur Förderung der nationalen Arbeit u. a. auf dem Gebiet der Flußregulierungen. In einer Entschließung der zuständigen bayerischen Ministerien werden hierzu die Durchführungsbestimmungen bekanntgegeben. Danach können die für Flußregulierungen bereitgestellten Mittel nicht nur für die Regulierung von Flüssen, sondern insbesondere für den Ausbau der dem Interesse der Landwirtschaft dienenden Vorfluter (Flußregulierungen, Bachkorrektionen, Vorflutgräben, künstliche Entwässerung usw.) einschließlich Drainungen in Anspruch genommen werden. Wegebauten und Wasserleitungen können aus diesen Mitteln nicht gefördert werden. Träger der Arbeit und damit Darlehensnehmer können nur Reich, Länder, Gemeinden, Gemeindeverbände, sonstige Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts und gemischtwirtschaftliche Unternehmen sein. Darunter fallen auch alle Arten von öffenlichen Bodenkulturgenossenschaften. (Völk. Beobachter 3. 6. 1933.) L.

Niedrigwasser-Regulierung bei Torgau.

Im Rahmen des Niedrigwasser-Regulierungsprogramms der Reichsregierung wird im Bezirk des Torgauer Wasserbauamtes ein Projekt ausgeführt, das einen Kostenaufwand von rund 1,5 Millionen Mark erfordert. Es handelt sich um die Abflachung der scharfen Stromkrümmungen oberhalb Belgerns, Stromkilometer 138,6 bis 140,1. Für diese Arbeiten, die sofort in Angriff genommen werden sollen, sind als erster Teilbetrag 600 000 Mark vorgesehen. Die Bauzeit für den ersten Teil des Projektes soll vom August 1933 bis Juni 1934 dauern. Die gesamten Arbeiten sollen in drei Baujahren ausgeführt werden. L.

Durchstich am Pfaffenbusch in Alsleben.

Die Arbeiten am Pfaffenbusch-Durchstich schreiten rüstig vorwärts. Es sind bereits 55 000 Kubikmeter Erdmassen aus dem künftigen Flußbette bewegt worden. Der untere Abschlußdamm soll noch in diesem Monat weggebaggert werden. Sodann wird mit dem Einbau des oberen Abschlußdammes, wozu 35 000 Kubikmeter Erde benötigt werden, begonnen. Die Arbeiten werden voraussichtlich Ende Dezember bzw. anfangs Dezember beendet sein. (Hallesche Nachrichten 11. 8. 1933.) L.

Bau des Gosener Kanals.

Der genehmigte Bau eines Verbindungskanals zwischen dem Seddinsee und dem Dämeritzsee, den die Stadt Berlin zusammen mit der Reichswasserstraßenverwaltung durchführen will, ist in diesen Tagen begonnen worden.

Zur schnelleren Beförderung der Erdmassen wird eine Förderbrücke, die frühere Arbeitsbrücke beim Bau des neuen Hochbahnhofs Kottbuser Tor, verwendet. Die Arbeiten am Gosener Kanal werden über 550 Arbeitern Lohn und Brot geben und voraussichtlich erst Ende nächsten Jahres oder zum Frühjahr 1935 beendet sein. (Deutsche Allg. Ztg. 17. 8. 1933.) L.

Kanalbau in Masuren?

Wie von unterrichteter Seite verlautet, hat Oberpräsident Gauleiter Koch in Verfolgung seiner großzügigen Arbeitsbeschaffungspläne für Ostpreußen auch den von interessierten Kreisen schon lange verfolgten Plan eines Kanaldurchstiches bei Seehöhe in der Nähe von Lötzen aufgegriffen und die zuständigen Wasserbaubehörden beauftragt, sich über die Durchführbarkeit der Herstellung einer schiffbaren Verbindung vom Löwentin- durch den Woynowo-, Buwelna- und Tirklo-See zum Spirding zu äußern. Es handelt sich darum, die rund 1,5 Kilometer betragende Landenge zwischen Buwelno- und Tirklo-See zu durchstechen und als Kanal auszubauen. Ebenso müßte dann auch der jetzige Przykop-Fluß vertieft und verbreitert werden. Insgesamt würde dieser Plan erhebliche Mittel — man spricht von 500 000 Mark — zu seiner Durchführung erfordern, aber er würde auch Hunderten von heimischen Arbeitskräften für lange Zeit Arebit und Brot geben und hätte für die Kreise Lötzen, Treuburg, Lyck und Johannisburg auch erhebliche wirtschaftliche Zukunftsbedeutung. (Deutsche Tageszeitg. 12. 8. 1933.) L.

Projekt des Hansakanals.

Die Ruhrwirtschaft mit ihren notleidenden Arbeitermassen werde dauernd beengt und bedroht durch die frachtliche Überlegenheit der Konkurrenzgebiete. England werfe die Kohle frachtlich um 3 RM. billiger an die norddeutsche Küste und in die Ostseegebiete. Holland bedrohe mit glänzendem Ausbau seiner Wasserstraßen die Rheinflanke und damit den Süden. Polen verlege durch subventionierte Kohlentransporte den Absatz zum Ostseeraum. Die Saar müsse nach ihrer Rückkehr zum Reich Ruhrkohle in Süddeutschland verdrängen. Aus dieser arbeitslähmenden Umklammerung gebe es nur einen Ausweg durch leistungsfähige Wasserstraßen zum Norden: durch die bereits geforderte Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanals und vor allem durch den Bau des Hansa-Kanals unmittelbar von der Ruhr nach Bremen, Hamburg und Lübeck. Der Bau des Hansa-Kanals würde die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Ruhrgebiets steigern, über 10 000 Bergarbeitern durch Mehrabsatz von Kohle dauernd Brot und Arbeit geben und für die nächsten Jahre dem deutschen Arbeits-

dienst eine geradezu ideale Gelegenheit produktiver Betätigung liefern. Zugleich fänden Bauwirtschaft, Eisen- und Zementindustrie eine große Arbeitsgelegenheit. Die Eigenwirtschaftlichkeit des Kanals, die durch amtliche Voruntersuchung erwiesen sei, würde die Finanzierungsmöglichkeit wesentlich erleichtern. (Rhein.-Westf. Ztg. 17. 8. 1933.) L.

Bau eines Hochzonenbehälters.

Der Bau des Hochzonenbehälters bei Kreuzpullach, der der Wasserversorgung Münchens dient, wird der aus den Münchner Baufirmen Heilmann & Littmann A.-G., Max Jung und Südd. Held & Francke A.-G. bestehenden Arbeitsgemeinschaft übertragen. Mit dieser Arbeitsvergebung im Betrage von rund 3,6 Millionen RM. können nicht nur etwa 300 Münchner Arbeitslose zu der normalen tariflichen Bezahlung auf die Dauer von zwei Jahren beschäftigt werden, sondern es fließen darüber hinaus auch der Lieferindustrie namhafte Aufträge zu. (Münchner Neueste Nachrichten 12. 8. 1933.) L.

Hochwasserregelungen am Neckar.

Wie das Reichsarbeitsministerium mitteilt, hat der Kreditausschuß der Deutschen Rentenbank-Kreditanstalt einer großen Arbeitsbeschaffungsmaßnahme des Landes Württemberg zugestimmt, die im Rahmen des neuen Arbeitsbeschaffungsprogramms ausgeführt werden soll. Es handelt sich um einen Neckardurchstich zwischen Eßlingen und Plochingen, dessen Gesamtkosten auf rund 1 Million Reichsmark veranschlagt sind.

Die Maßnahme dient dem Hochwasserschutz und gleichzeitig der Entwässerung der am Flußufer gelegenen Flächen; sie ist auch arbeitsmarktpolitisch von Bedeutung, denn die Zahl der anfallenden Tagewerke wird etwa 100 000 bis 115 000 betragen. (Deutsche Tageszeitung 12. 8. 1933.) L.

Die Vereinfachung der wasserwirtschaftlichen Verwaltung.

Das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten veröffentlicht jetzt die Begründung des Gesetzes vom 25. 7. 1933 über die Änderung der Gesetze über Wasser- und Bodenkulturangelegenheiten.

Die Änderungen betreffen die Übertragung der Staatsverwaltung auf andere Behörden, die Vereinfachung der Verfahren und die Abänderung der wasserwirtschaftlichen Rechtsverhältnisse. Danach kann das Verzeichnis der Wasserläufe erster Ordnung künftig durch eine Verordnung des Staatsministeriums, nicht durch Gesetz, geändert werden. Die Wasserbeiräte, die keine laufenden Aufgaben haben, werden aufgehoben.

Als dringlichster Gegenstand des Gesetzes wird die Vereinfachung des Verfahrens zum Bilden von Bodenkulturgenossenschaften bezeichnet. Künftig soll der Landwirtschaftsminister befugt sein, in dringlichen Fällen die Aufgabe der Beschlußbehörden auf den Regierungspräsidenten zu übertragen, wenn die Mehrheit der Beteiligten der Gründung der Genossenschaft zustimmt. Dadurch wird es möglich werden, die Träger von Bodenkulturmaßnahmen im Interesse des Arbeitsmarktes schnell zu bilden. Den Wassergenossenschaften und den Deichverbänden wird die bisher den Bodenverbesserungsgenossenschaften vorbehaltene Aufgabe der Bodenumwandlung neben der Wasserregelung übertragen. So wird vermieden, daß zwei Genossenschaften mit sehr verwandten und sogar miteinander verknüpften Aufgaben für ein und dasselbe Gebiet gebildet werden, und endlich kann die Aufsichtsbehörde (Landrat und Regierungspräsident) die Aufnahme von Anleihen durch die Wasser- und die Bodenverbesserungs-Genossenschaften, die Deich- und Sielverbände genehmigen. Damit übernimmt sie die Aufgabe der Beschlußbehörde, die bislang für die Genehmigung zuständig war. Die Vereinfachung betrifft insgesamt nicht weniger als 14 Gesetze und Verordnungen. (Magdeburgische Ztg. 16. 8. 1933.) L.

Ausbau der Sorpetalsperre.

Der Ruhrtalsperrenverein hat, um neuen Stauraum zu schaffen, das Tal der Sorpe im Kreise Arnsberg, eines Nebenflusses der Ruhr, der bei Hüsten in die Ruhr mündet, gewählt.

Der erste Spatenstich erfolgte für den Hauptdamm am 2. Oktober 1927. 216 Menschen mußten umgesiedelt werden. Als Absperrbauwerk wurde, im Gegensatz zu der bis dahin für Talsperren in Deutschland üblichen Konstruktion der steinernen Gewichtsstaumauer, ein Erddamm mit Betonkern, gewählt.

Durch das Absperrbauwerk bei Langscheid wird mit einer Stauhöhe von 57 Metern ein Stausee von 71 Millionen Kubikmeter Inhalt und 3,3 Quadratkilometer Fläche geschaffen. Das Niederschlagsgebiet ist an der Absperrstelle 51,5 Quadratkilometer groß und bringt einen mittleren jährlichen Abfluß von 38 Millionen Kubikmeter. Infolge seiner Größe bedarf das Becken nach einer Entleerung zweier Jahre, um wieder vollständig gefüllt zu werden. (Generalanz. f. Dortmund 18. 8. 33.) L.

Hoangho am — Walchensee.

Das „Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft" am Walchensee hat in einem kleinen Versuchskanal ein Modell des chinesischen Flusses Hoangho (gelber Fluß) gebaut. Deutsche Ingenieure untersuchen dort, wie der Fluß, der seit Jahrtausenden immer wieder ungeheure Gebiete überschwemmt und namenloses Elend bringt, am besten gebändigt werden könnte.

Seit Jahrtausenden verlegt der Hoangho immer wieder seinen Unterlauf und seine Mündung, am gewaltigsten war die Veränderung im Jahre 1851. Damals durchriß der Fluß im Unterlauf den Uferdamm und setzte ein dicht besiedeltes Gebiet unter Wasser, indem er sich 450 km entfernt eine neue Mündung suchte. Bei einem späteren Durchbruch 1887 fanden 7 Millionen Menschen den Tod. Schwierig ist das Werk der Eindämmung deshalb, da der Fluß große Lösmassen mit sich führt und im Flußbett und an den Ufern absetzt, so daß der Flulauf mit der Zeit oft höher liegt als das umgebende Land. Der Wasserspiegel schwankt zwischen 14 und 40 Metern. (Chemn. Tageblatt 12. 8. 33.) L.

Flußbauarbeiten in Oberbaden.

Von bedeutenden Unternehmen seien hervorgehoben: Die Arbeiten an der Schlücht bei Waldshut, die einen Aufwand von 38 000 RM. erfordern und die sich auf 4500 Tagewerke verteilen. — An der Wutach bei Waldshut werden Schwellenbauten im Betrag von 58 000 RM. ausgeführt.

Ferner soll das Dreisambett von Hugstetten bis Neuershausen, das stark mit Kies verschüttet war, neu gereinigt werden. Diese Arbeiten erfordern 130 000 RM. für 62 300 Tagewerke. — An der Elz, der Dreisam und dem Leopoldskanal werden normale Unterhaltungsarbeiten ausgeführt im Gesamtbetrag von 472 000 RM.; die Zahl der Tagewerke beträgt hier 66 200.

Gei Griesheil wird die Kinzigkorrektion fortgesetzt. Bei der Korrektion dieses Flusses von Kehl aufwärts und vom Kinzigtal abwärts war ein unkorrigiertes Stück von einem Kilometer liegengeblieben, das jetzt ausgeführt werden soll, um den Ort Griesheim vor Hochwasser zu schützen. Die Kosten belaufen sich auf 240 000 RM.; die Zahl der Tagewerke beträgt rund 50 000. An der unteren Rench bei Membrechtshofen sollen die bisherigen großen Flußschlingen abgeschnitten und der Flußlauf geradegelegt werden, um einen besseren Hochwasserabfluß zu schaffen. Für diesen Zweck werden 59 000 RM. zur Verfügung gestellt; die Zahl der Tagewerke beträgt 7800. Dazu kommen Flußunterhaltungsarbeiten an der Wiese bei Lörrach im Betrag von rund 50 000 RM.; Zahl der Tagewerke 4500. An der Kinzig werden gleiche Arbeiten bei Offenburg in Höhe von 50 000 RM. mit etwa 6500 Tagewerken ausgeführt.

(Freiburger Ztg. 21. 8. 33.) L.

Projekt zum Bau der Kierspetalsperre.

Durch diesen Bau würde die Hochwassergefahr im Volmetal beseitigt und im Sommer während der Trockenheit die Volme genügend Wasser führen können.

Tausende von Pferdestärken können an der Sperrmauer und in den 40 unterhalb der Kierspemündung an der Volme liegenden Wasserkraftwerken gewonnen und der Volkswirtschaft nutzbar gemacht werden.

Das wichtigste Moment für diese Arbeiten ist aber heute die Möglichkeit, eine große Anzahl arbeitsloser Volksgenossen für lange Zeit einer geregelten Arbeit zuzuführen. 332 000 Tagewerke sind erforderlich, um dieses für das ganze Gebiet wichtige Werk fertigzustellen.

Zur Finanzierung des Vorhabens, das in dem Arbeitsbeschaffungsprogramm für den Regierungsbezirk Arnsberg Aufnahme gefunden hat, sind 2,3 Millionen Mark notwendig. (Generalanz. f. Dortmund 20. 8. 33.) L.

Abdämmung der Eider.

Der seit Jahren schwebende Plan zur Abdämmung der Eider in Schleswig-Holstein wird im Rahmen des Gesetzes zur Verminderung der Arbeitslosigkeit in wenigen Wochen in Angriff genommen werden.

Der preußische Staat übernimmt die Durchführung des Unternehmens, durch das 350 000 Hektar wertvollster Ländereien vor Überflutungen und Sturmflutgefahr geschützt und intensiver landwirtschaftlicher Kultur sowie der Besiedelung zugeführt werden, und wird den größten Teil der für rund 6 Millionen Mark veranschlagten Kosten aufbringen. Die Beteiligten sollen mit nur etwa 10 Prozent dieses Betrages herangezogen werden. (Magdeb. Generalanzeig. 13. 8. 1933.) L.

Deichbau am Inn.

Am 16. und 17. Juli 1933 führte der Inn infolge langandauernder Regenfälle Hochwasser, das in Rosenheim einen bisher noch nie beobachteten Höchststand von + 421 erreichte. Das in den Jahren 1919 mit 1929 bei Rosenheim an Inn und Mangfall ausgeführte Hochwasserschutzunternehmen hat bei diesem Hochwasser seine Feuerprobe bestanden. Die im Zuge dieses Unternehmens verarbeiteten drei Millionen Reichsmark haben reiche Früchte getragen. Zudem hatten rund 90 Arbeiter 10 Jahre lang Beschäftigung. Auch die in früheren Jahren oberhalb Rosenheims bis zur Landesgrenze ausgeführten Schutzmaßnahmen haben sich bestens bewährt. (Regensburger Anzeiger 12. 8. 1933.) L.

Bau der Zillierbachtalsperre.

Bei der Zillierbachtalsperre wird es sich um die erste Talsperre am Nordharzrand handeln. Zum ersten Male soll nicht eine Schwergewichtsmauer, sondern eine Bogenstaumauer angewendet und ausprobiert werden, wie sie bisher in Deutschland noch nirgends errichtet ist. Dagegen sind im Auslande, besonders in Italien, die Versuche mit Bogenstaumauern bisher außerordentlich günstig verlaufen.

Über Baubeginn und andere Einzelheiten kann bisher noch nichts gesagt werden. (Magdeburgische Ztg. 18. 8. 1933.) L.

Kanalbauprojekt Rhein-Main-Donau.

Es würde unter den gegenwärtigen Umständen vielleicht zu weit gehen, gleich von vornherein den Bau der Gesamtverbindung bis zur Donau als Programm der nächsten Jahre anzusetzen. Unendlich viel wäre für die bayerische Wirtschaft schon gewonnen, wenn nur der Bau bis Nürnberg ausgeführt wird. Der Geldaufwand vom jetzigen Endpunkt der Mainkanalisierung bei Wertheim bis Nürnberg wird für die reine Schiffahrtsstraße etwa 250 Mill. M. betragen, wobei ein rascher und deshalb rationeller Bau vorausgesetzt ist. Von diesem Geldaufwand entfallen mindestens 80 v.H. auf Löhne, so daß ein großer Teil des Gesamtbetrages durch den Wegfall von Erwerbslosenunterstützungen für die zahlreichen unmittelbar und mittelbar durch den Bau der Schiffahrtsstraße Beschäftigten ausgeglichen werden wird.

Für die finanzielle Betrachtung der beschleunigten Durchführung des Baues der Schiffahrtstraße in etwa neun Jahren ergibt sich ein jährlicher Kostenaufwand von 27 Mill. Mark.

(Münchner Neueste Nachr. 5. 8. 33.) L.

Seilförderanlage beim Bau des Caillaouas-Kraftwerkes in den Pyrenäen.

Der Bau des Wasserkraftwerkes Caillaouas gestaltete sich wegen der Lage im Hochgebirge außerordentlich schwierig. Eine Straße anzulegen, auf der man die Baustoffe hätte zubringen können, war nicht möglich, da sie wegen des hohen Schnees vom Dezember bis Mai nicht befahrbar gewesen wäre und der Bau des Kraftwerkes während dieser Zeit hätte unterbrochen werden müssen. Von den verschiedenen Entwürfen, die zur Lösung der Transportfrage eingereicht wurden, entschied man sich für den deutschen Vorschlag, einer Seilförderanlage, mit der man, wie mit allen Seilhängebahnen, von der Witterung gänzlich unabhängig wurde und eine Gewähr für vollkommene Betriebssicherheit hatte. (Frankf. Ztg. u. Handelsbl. 10. 8. 33) L.

Brückenbau

Eine schiefe Straßenbrücke.

Gegenwärtig wird an dem Bau einer Eisenbetonbrücke über die Bahnanlage am Bahnhof Lichtentanne gearbeitet. In mächtigen Verschalungen stehen bereits die Betonstützen. Diese Brücke wird als eines der beachtenswertesten modernsten technischen Bauwerke in weitem Umkreis bezeichnet. Man ging erstmalig an die Errichtung einer schiefen Straßenbrücke heran. Gleichzeitig wird die neue Brücke eine Kurve bilden und auch einseitig überhöht sein. Nur zwei elastische Stützen tragen die ganze 100 Meter lange Brücke.

(Zwickauer Tageblatt 15. 8. 33.) L.

Hochbrücken bei Stettin.

Südlich von Stettin stehen zwei riesige Hochbrücken unbenutzt in der Oderniederung. Sie sind seit Jahren völlig fertig. Eine Bahnlinie, die nicht befahren werden kann, führt über sie hinweg. Die Reichsbahn hat 30 Millionen Reichsmark für den Bau der Linie und für die Errichtung der beiden großen Brücken ausgegeben. Die Reichsbahn hat nunmehr die Zusage gegeben, daß die Güterumgehungsbahn durch Neuaufwendung von 1,5 Millionen Reichsmark noch im Jahre 1934 durchgeführt wird. Diese Zusage bedeutet, daß zunächst die eine der beiden seit langem fertigen Brücken eingeschaltet wird.

(Berliner Lokalanzeiger 9. 8. 33.) L.)

Straßenbau

Straßendurchbruch im Berliner Messegelände.

Zwischen Halensee und dem Messegelände wird nun aus Mitteln, die der Stadt Berlin im Rahmen des Sofort-Programms bewilligt wurden, ein Straßendurchbruch ausgeführt.

Damit wird ein schon seit Jahren von der Stadt Berlins verfolgtes Projekt verwirklicht. Über die Gleise der Grunewald-Strecke wurde schon früher eine eiserne Brücke gelegt, die aber unbenutzt daliegt. Abgesehen davon, daß die Kinder sie als Spielplatz benutzen.

Jetzt wird die Brücke im Rahmen des Durchbruchsprogramms zu Ehren kommen.

Da nur höchstens 800 000 Mark für den Straßendurchbruch aufgewandt werden sollen, wird freilich ein einfacheres Projekt als früher geplant zur Ausführung kommen.

Die neue Verbindung wird sich vor dem Beginn der Avus, von der Königin-Elisabeth-Straße unter den Eisenbahngleisen nach dem Kronprinzendamm zum Kurfürstendamm hinziehen. (Berliner Westen 1. 8. 1933.) L.

Bau der Travemünder Landstraße.

Die Fahrstraße vom Schweizerhaus aus (bei Kilometerstein 3,05) bis Kücknitz ist auf sechs Meter verbreitert und damit auf das Normalmaß für Fernverkehrsstraßen gebracht worden. Die Fahrbahn ist vorläufig zu zwei Drittel mit Kleinpflaster versehen, der Rest ist vorläufig noch chaussiert und erhält eine provisorische Decke bis zur endgültigen Herstellung des Kleinpflasters. In 30 000 Tagewerken ist die Arbeit mit verhältnismäßig nicht sehr hohen Kosten ausgeführt worden unter Verwendung heimischen Materials. (Hamb. Fremdenblatt 12. 8. 1933.) L.

Regelung des Gesamtwegebaues.

Das Reichsgesetzblatt Nr. 32 enthält die in Berchtesgaden am 7. August gegebene erste Verordnung zum Autostraßengesetz. Dadurch wird der Aufbau der Verwaltung der neuen Gesellschaft geregt. Der Verwaltungsrat der

Reichsautobahnen wird vom Präsidenten des Verwaltungsrats der deutschen Reichsbahn im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen berufen und besteht aus mindestens sieben Mitgliedern. Der Vorstand wird durch den Verwaltungsrat der Reichsautobahnen ebenfalls im Einvernehmen mit dem Generalinspektor gebildet. Die Gesellschaft hat die Geschäfte nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnungen sollen jeweils sechs Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres vorgelegt werden.

Die Gesellschaft hat das ausschließliche Recht zum Bau und Betreiben von Kraftfahrbahnen. Die Gesellschaft hat das Recht, bereits bestehende Kraftfahrbahnen zu übernehmen. Der Gebührentarif bedarf der Zustimmung des Verwaltungsrats und des Reichsverkehrsministers. Die Gesellschaft ist von jeder direkten Steuer des Reichs, der Länder und der Gemeinden befreit. Der Generalinspektor bestimmt die Linienführung und die Ausgestaltung der Kraftfahrbahn. Die Gesellschaft hat das Enteignungsrecht. Die endgültige Entscheidung über die Inanspruchnahme fremder Grundstücke hat an Stelle des für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsministers der Generalinspektor. Die Reichsregierung hat ein Aufsichtsrecht über die Gesellschaft und behält sich vor allem die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebes einer Kraftbahnstrecke oder einer richtigen Zubringerstraße vor, weiter die Genehmigung zur allgemeinen grundlegenden Neuerung und Änderung technischer Anlagen, sowie zur Gründung oder zum Erwerb von anderen Unternehmungen.

Zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landstraßennetzes hat der Generalinspektor das Recht, von den Ländern, Provinzialverbänden und sonstigen Landstraßenunterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau ihrer Straße zu verlangen. Der Generalinspektor erläßt im Interesse der Einheitlichkeit Richtlinien für die Planung des Neu- und Ausbaus des allgemeinen Straßennetzes und überwacht die Durchführung im Einzelfall. Die Befugnis des Generalinspektors gegenüber den Wegeunterhaltungspflichtigen erstreckt sich auf alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege. Gegen Bauvorhaben, durch das der Ausbau und die Entwicklung des Unternehmens „Reichsautobahnen" beeinträchtigt wird, steht dem Generalinspektor ein Einspruchsrecht mit der Wirkung zu, daß die geplanten Arbeiten unterbleiben müssen. Die Landstraßenunterhaltungspflichtigen haben in diesem Zusammenhang das Recht einer Beschwerde, über die die Reichsregierung nach Anhörung der beteiligten Landesregierungen entscheidet. (Berl. Börsen-Courier 14. 8. 1933.) L.

Eine Stahlroststraße auf der Leipziger Baumesse.

Anläßlich der diesjährigen Herbstmesse in Leipzig wird bekanntlich in der Baumesse eine Vortragsreihe über „Arbeitsbeschaffung und Straßenbau" stattfinden, auf der u. a. auch der Generalinspektor des deutschen Straßenbauwesens, Dr. Todt, sprechen wird. Da diese Tagung zu einem Treffpunkt aller am Straßenbau interessierten Kreise werden dürfte, beabsichtigt die Studiengesellschaft für den Bau von Stahlstraßen, auf dem Ausstellungsgelände ein Musterstück einer Stahlroststraße zu zeigen, die sich im Ausland bereits gut bewährt hat. Übrigens soll Ende dieses Monats auch in Düsseldorf eine Zufahrtstraße zur Südbrücke mit Stahlrosten belegt werden.

Die Stahlroste werden durch Elektroschweißung an Ort und Stelle miteinander verbunden. Die Konstruktion ist so ausgebildet, daß auch ein Straßenunterbau schwacher Art genügt, um schwerste Verkehrslasten zu tragen. Eine Verankerung im Boden ist nicht erforderlich. (Berl. Börsen-Ztg. 20. 8. 1933.) L.

Bedeutung der Straßenbindemittel-Industrien.

Obgleich der aus deutscher Steinkohle hergestellte Straßenteer ebenso wie der braunschweigische Naturasphalt nicht entfernt der Leistungsfähigkeit dieser Industrien entsprechend abgesetzt werden konnten, wurden in Deutschland 1930 bis 1932 jährlich rund 250—300 000 t Erdöl hergestellt und überwiegend beim Straßenbau verwendet. Hinzu kommt, daß ähnlich große Mengen von Erdölbitumen als Rückstand bei der geplanten starken Steigerung der inländischen Herstellung von Schmieröl und Treibstoffen aus eingeführten Rohölen zu erwarten sind, wozu bekanntlich zahlreiche Raffinerien in Deutschland errichtet werden sollen. Dadurch würde der Absatz der Bindemittel aus deutschen Rohstoffen beim Straßenbau noch mehr eingeschränkt werden. Deshalb erscheint es im Zusammenhang mit dem Neubau der deutschen Wirtschaft angebracht, zu untersuchen, wie bei der Herstellung von Straßenbindemitteln Schäden für die deutsche Volkswirtschaft vermieden und größter nationalwirtschaftlicher Nutzen errichtet werden kann.

(Deutche Bergwerksztg. 11. 8. 33.) L.

Kaukehmen/Opr. Die Gemeindevertretung beschloß aus Mitteln des Arbeitsbeschaffungsprogramms die Umpflasterung der Tilsiter Straße, Hohe Straße, Hafenstraße und Schmiedegasse vorzunehmen.

Waldenburg/Schles. Der Kreisausschuß des Landkreises Waldenburg hat auf dem Gebiete des Straßenbaues fertige Projekte für rund 350 000 RM. den zuständigen Stellen vorgelegt. Für Straßenverbesserungsarbeiten sind im Etat rund 500 000 RM. vorgesehen.

Züllchow/Pom. Die Gemeindeverwaltung plant die Verbreiterung und Umpflasterung der Anstaltstraße mit einem Kostenaufwand von 400 000 RM. Gleichfalls soll die Warsower Landstraße umgepflastert werden.

Aschersleben/Pr. Sa. Der Magistrat genehmigte die Aufnahme eines Darlehns von 100 000 RM., welches für Straßenpflasterungsarbeiten Verwendung finden soll.

Flensburg/Holst. Der Magistrat hat folgendes Straßenpflasterungsprogramm aufgestellt: 1. Ausbau der Friesischen Straße 85 000 RM., 2. Ausbau der Heinrichstraße 85 000 RM., 3. Ausbau des Marienhölzungsweges 60 000 RM.

Sorau/N.-L. Die Arbeiten einer Fahrbahnverbreiterung und Herstellung einer schweren Einstreudecke in einer Länge von 500 m bei 5,5 m Breite sowie Aufbrucharbeiten einer alten Kleinpflaster- und Kopfsteinpflasterstrecke und Wiederherstellung von neuem Kleinpflaster einschl. Verbreiterung (rund 1400 qm) und rund 450 qm Kopfsteinpflaster, ferner die Verbreiterung einer Brücke

Bamberg/Bay. Der Bezirkstag hat beschlossen, eine Reihe großzügiger Straßenprojekte durchzuführen, wie dem Umbau der Ortsdurchfahrt Ehrl, Umbau der Bezirksstraße in Zödeldorf, Umbau des Großgressinger Berges und Ausbau der Bezirksstraße Würgau—Kübelstein—Ludwag.

Königsberg/Neumark. Die Stadtverwaltung hat folgendes Straßenbauprogramm in Aussicht genommen: Pflasterarbeiten am Stahlweg und in der Rennbahn. Reparaturen an der Stadtmauer und den Stadttürmen. Umpflasterung des Marktplatzes. Pflasterung im Nahauserweg, Pflasterung der Gassen und weiterer Ausbau der Hitlerstraße. Die Kosten für das gesamte Arbeitsbeschaffungsprogramm sind auf 325 000 Mark errechnet.

Wohlau/Schles. Das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Kreises Wohlau sieht auch den Chausseebau Winzig—Wangern—Kaschewen—Krischütz vor.

Demmin/Pom. Die Stadtverwaltung beschloß die Neupflasterung der Danziger Straße.

Stettin/Pom. Die Stadtverwaltung beabsichtigt den Bau von Betonstraßen.

Güstrow/Mecklbg. Die Amtsversammlung des Amtes Güstrow beschloß die Aufnahme einer 100 000 RM.-Anleihe bei der Rentenbank-Creditanstalt für den Straßenbau Wendorf—Warnow.

Wohlau/Schles. Die Kreisverwaltung Wohlau beschloß die Durchführung dringend notwendiger Chausseearbeiten.

Egeln, Kr. Wanzleben/Kr. Sa. Die Stadtverwaltung beabsichtigt den Breiten Weg bis zum Magdeburger Tor mit einem Kostenaufwand von 40—45 000 RM. zu pflastern.

Barleben/Pr. Sa. Die Gemeindevertretung beschloß mit einem Kostenaufwand von 72 000 RM. folgende Straßenpflasterungen: Hansastraße, Hindenburgplatz, Schulstraße, Burgenserstraße, Buschweg, Hirtentor.

Gotha/Tür. Für das vom Thüringer Kreisbauamt Gotha aufgestellte Straßenbauprogramm sind von der Landesregierung 130 000 Mark bereitgestellt worden. Mit den Arbeiten soll schon in Kürze begonnen werden.

Viernheim/Hess. Im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms plant die Stadtverwaltung den Bau einer Straße nach Lampertheim, Ausbau des gesamten Straßennetzes, Ausbau des Sandhöferweges und Schaffung eines Radfahrerweges.

Wasserversorgung

Wassermangel im Ostharz.

Wenige Wochen sommerlichen Wetters haben wieder genügt, um in den Ostharzorten am Fuße des Harzes nach einer ersten Wasserknappheit im Frühjahr jetzt eine zweite folgen zu lassen. Das städtische Wasserwerk in Thale sieht sich gezwungen, in öffentlichen Bekanntmachungen sparsamste Wasserentnahme zu fordern. Es ist nur noch gestattet, Wasser für Haushaltungs- und Wirtschaftszwecke zu entnehmen; zum Gießen und Sprengen darf Leitungswasser nicht mehr genommen werden.

Dieser Notstand, dem auf der anderen Seite nicht gerade seltene schwere Schädigungen durch Hochwasser gegenüberstehen, läßt den Bau der Bodetalsperre, der leider noch immer eine offene Frage ist, als dringendste Notstandsmaßnahme für den Ostharz erscheinen.

(Magdeburger Ztg. 3. 8. 33.) L.

Unruhstadt, Kr. Bomst, Grenzmark. Die Stadtverwaltung hat die Erbauung einer Wasserleitung in Aussicht genommen.

Halle a. S. Im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms plant die Stadtverwaltung den Neubau eines Wasserpumpwerks am Moritzzwinger.

Jützenbach Eichsfeld, Pr. Sa. Die Gemeindevertretung befaßte sich nochmals mit dem Beschluß des Baues der Wasserleitung. Der Bau wird nunmehr in aller Kürze in Angriff genommen. Die Ausschreibung der Arbeiten wird in 14 Tagen erfolgen.

Schafstädt, Kr. Merseburg, Pr. Sa. Der Magistrat wurde von den Stadtverordneten beauftragt, wegen des Ankaufs von Gelände für das Wasserwerk die nötigen Schritte zu unternehmen und die Niederbringung des Brunnens zu veranlassen.

Petershagen Weser, Wfl. Das Stadtparlament beschloß in einer Dringlichkeitssitzung den Bau einer Zentralwasserleitung. Das Projekt soll als Notstandsarbeit im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung zum Erhalt eines zinslosen Darlehens angemeldet werden.

Sendenhorst, Bez. Münster, Wfl. Die Stadtverwaltung beabsichtigt den Bau einer Wasserleitung und die Errichtung einer modernen Kläranlage.

Oberzwota, Vogtl. Die Gemeindeverwaltung Oberzwota wird in Kürze mit dem Bau einer Wasserleitung beginnen lassen.

Elterlein, Sa. Die Stadtverordneten beschlossen einen Erweiterungsbau des Wasserwerkes. Gleichfalls soll ein neues Pumpwerk errichtet werden.

Schnaittenbach, Bay. Der Gemeinderat wird in Kürze mit dem Bau einer Wasserleitung beginnen lassen. Die Kosten sind auf 80 000 RM. veranschlagt.

Gräfenhausen, Post Albersweiler, Pfalz. Das Bayerische Landesamt für Wasserversorgung in München wird hier den Bau einer Wasserversorgungsanlage durchführen. Die Kosten werden auf 40 000 RM. veranschlagt. Die Vergebung der Arbeiten erfolgt im Submissionswege in Verbindung mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Oberndorf (Spessart). Der Gemeinderat hat den Bau einer Wasserleitung in Aussicht genommen.

Badewesen

Projekt einer neuen Schwimmsportbahn in Magdeburg.

Im Anschluß an die Schwimmeisterschaften wurde das Projekt einer neuen Sport-Schwimmbahn vorgelegt, das in aller Kürze auf dem Gelände des Stadions „Neue Welt“ erstehen soll. Das Projekt, das von wirklichen Fachleuten bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet ist, hat bereits die Billigung des Magistrats gefunden, so daß zu hoffen ist, daß unsere Vaterstadt zu einer Sportanlage kommen wird, nach der sich unsere Schwimmerwelt schon seit langem sehnt.

(Magdeburger Ztg. 1. 8. 33.) L.

Kanalisation Abwasserbeseitigung

Kanalbau in München.

Das weitverzweigte Netz der Münchener Kläranlage erhält jetzt längs der Hindenburgstraße, und zwar von der Dom-Pedro bis 50 Meter über die Nymphenburger Querstraße hinaus eine Ergänzung. Krane, große Wälle von Kies und Erde, Balken, Bohlen und Bauhütten kennzeichnen schon von weitem die Arbeitsstätte der Firma Gebr. Eckert, München, die den Bau des Abwässerungskanals ausführt.

(Völk. Beobachter 6. 8. 33.) L.

Hochwasserbekämpfung in Franken.

Die Arbeiten zur Umbettung des Maines an der großen Flutmulde machen große Fortschritte. Auch in Schwabach wird gegenwärtig ein Korrektionsprojekt durchgeführt, das an Zufälligkeiten eines Schwabachhochwassers und die hygienischen Unzuträglichkeiten des Schwabachlaufes in der Altstadt ein Ende bereitet. Die Arbeiten werden von der Nürnberger Tiefbaufirma Hummel und Baumann mit einer größeren Anzahl von Arbeitern in 40 000 Tagschichten durchgeführt und sollen soweit irgend möglich, in diesem Jahre beendet werden. Bei der früheren Farbmühle wurde das große Stauwehr beseitigt und dadurch der Spiegel der Schwabach um mehrere Meter gesenkt. Dadurch verwandelt sich das breit dahinfließende Wasser, ähnlich wie der korrigierte Rote Main im Stadtbereiche Bayreuths, in ein rasch dahinfließendes Gewässer von nur eineinhalb Meter Breite.

(Münchn. Ztg. 6. 8. 33.) L.

Pleißen-Stausee bei Markkleeberg.

Nach Abschluß der Vorarbeiten wird seit Wochen in der Pleißenaue in Markkleeberg eifrig gegraben, geschaufelt und gehackt. In gemeinsamer Arbeit wird hier vom Freiwilligen Arbeitsdienst und privaten Firmen der Preißen-Stausee angelegt, ein sogenanntes Absatzbecken zur Klärung und Reinigung des Flußwassers. Zur Zeit wird mit der Schaffung des eigentlichen Beckens von 200 Meter Länge und 100 Meter Breite begonnen.

(Nfl Leipz. Ztg. 1. 8. 33.) L.

Kanalisationserweiterung in München.

Für die Kanalisierung der Zuccalistraße werden zur beschleunigten Durchführung 140 000 RM. aus dem Baufonds genehmigt. Die Arbeiten werden ausgeführt von der Firma Golz und Lang zu einem Betrag von 119 056 RM.

L.

Kanalbau in Holthausen.

Das tiefliegende Gebiet in Holthausen, der Kamper Acker mit seinen erst kürzlich geschaffenen Grünanlagen, wird einer grundlegenden Änderung unterworfen. An der großen Verkehrsstraße Düsseldorf—Köln gelegen, ist der Kamper Acker mit dem stärker werdenden Verkehr zu einem Gefahrenpunkt besonderer Art erwachsen. Die große Verkehrsstraße, von Düsseldorf kommend, senkt sich plötzlich tief und folgt einer unübersichtlichen Kurve auf der Bonner Straße am Kamper Acker vorbei. Diese Kurve muß von dem zahlreichen Wagenverkehr zwischen Düsseldorf und Köln und von der Straßenbahn benutzt werden. Daher sind gerade an dieser Stelle viele Unfälle zu verzeichnen. Außerdem liegt das Gebiet so tief, daß der geringste anormale Regen die Kanäle füllt und Überschwemmungen hervorruft.

Die Überschwemmungen werden durch den Bau eines großen Rückhaltebeckens, einer Pumpstation und eines besseren Kanalnetzes beseitigt. Der Beginn der Arbeiten ist auf diese Woche festgesetzt.

Im mittleren Teil der Grünanlage des Kamper Ackers werden 2000 Kubikmeter Boden ausgehoben, die zur Auffüllung des vorderen muldenartigen Teiles Verwendung

finden. Die so entstandene Grube, das sogenannte Rückhaltebecken, erhält Betonsohle, ebensolche Wände und eine Betondecke, die später wieder mit Rasen zugedeckt wird.

Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wird das Kanalnetz erweitert. Das bestehende Netz, das nach einem Entwurf vom Jahre 1912 gebaut worden war, sollte eine Entlastung in einem offenen Becken finden.

(Volks Parole, Düsseldorf, 17. 8. 33.) L.

Kanalbau in Starnberg.

Vorgesehen ist die Ausführung des dringend notwendigen Teiles der Gesamtkanalisation, und zwar soll zur Fernhaltung von Verunreinigungen des Seeufers an der Seepromenade und zur Beseitigung der bestehenden Mißstände in den tiefgelegten Stadtteilen zunächst die Tiefzone kanalisiert werden; dieselbe umfaßt den Stadtteil zwischen Possenhofner Straße und Bahn, zwischen Adolf Hitler-Straße und Bahn, ferner östlich der Bahn die Perchastraße bis zum städtischen Strandbad.

Die Gesamtkosten hierfür berechnen sich einschließlich der für das Gesamtprojekt jetzt schon notwendigen Hochbauten und Maschinenanlagen auf 300 000 M. An Tagschichten sind insgesamt etwa 30 000 berechnet.

(Völk. Beobachter 18. 3. 33.) L.

Normung

(RKW-Nachrichten, 1933, H. 7/8.)

Neue Normblätter für das Installationsfach.

Im Fachnormenausschuß für Armaturen beim Deutschen Normenausschuß, Gruppe „Klein-Gas- und Wasserarmaturen", sind jetzt eine Reihe von Normblättern über Sauger und Verschraubungen herausgebracht worden, die für das Installationsfach und die Hersteller von Kleinarmaturen wichtig sind.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Blätter:

DIN 3280 Verschraubungen bis Nenndruck 10, Betriebsdruck I (W) 10 (mit Kegeldichtung) Übersicht,
DIN 3281 Sauger bis Nenndruck 10, Betriebsdruck I (W) 10 (mit Kegeldichtung) Übersicht,
DIN 3283 Auslasse mit Innengewinde,
DIN 3284 Auslasse mit Außengewinde,
DIN 3285 Schlauchauslasse,
DIN 3286 Vaterteile für Bleirohrverschraubungen,
DIN 3287 Vaterteile für Stahlrohrverschraubungen,
DIN 3288 Vaterteile mit Innengewinde für Verschraubungen,
DIN 3289 Vaterteile für Sauger für Auslasse mit Außengewinde oder Bleirohrauslasse,
DIN 3290 Vaterteile für Sauger für Auslasse mit Innengewinde,
DIN 3291 Vaterteile für Schlauchverschraubungen,
DIN 3292 Überwurfmuttern,
DIN 3293 Knebelüberwurfmuttern für Schlauchverschraubungen.

Die in den Normen festgelegte Ausführung sichert eine Verwendbarkeit der Sauger und Verschraubungen bis zu 10 kg/cm² Betriebsdruck. Es sind nur die gebräuchlichsten Formen von Saugern und Verschraubungen festgelegt worden, für die ein allgemeines technisches Bedürfnis vorliegt. Die zahlreichen Abarten, die in gewissen Bezirken Deutschlands üblich sind, wurden nicht genormt.

Für die Schlauchverschraubungen wurde im Anschluß an die Arbeiten des Gasfachs eine neue Schlauchtülle entwickelt, die eine feste Haftung des Schlauches auch ohne Zuhilfenahme einer Schlauchkammer ermöglicht.

Die Knebelüberwurfmuttern für diese Verschraubungen sind nicht, wie bisher vielfach, mit Sechskant ausgestattet worden, sondern sind rund und haben eine bedienungsgerechte und widerstandsfähige Form erhalten. Die jetzige Form eignet sich in der Herstellung sehr gut zum Pressen.

Gußeiserne Rohre und Formstücke.

Vom Deutschen Normenausschuß sind in gemeinsamer Arbeit mit dem Deutscchen Gußrohr-Verband und den Gas- und Wasserwerken technische Lieferbedingungen für gußeiserne Rohre und Formstücke unter der Normblattnummer DIN 2420 herausgegeben worden.

Die Norm baut auf den früheren „Vorschriften für die Lieferung von Gußeisen" des Deutschen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik auf, die in einigen Punkten verbessert worden sind. So ist z. B. die Gußeisengüte von 12 auf 14 kg Zugfestigkeit bzw. von 26 auf 28 kg Biegefestigkeit heraufgesetzt worden. Die Abweichungen für die Minustoleranz der Formstücke in den Wanddicken und die Gewichtsabweichungen vom Normalgewicht wurden verringert. Für die Probedrücke von Formstücken mit großen Abzweigen, die nicht besonders durch Rippen versteift sind, sind Richtlinien gegeben worden.

Auf die Schleudergußrohre ist verschiedentlich in der Norm hingewiesen, jedoch konnten geeignete Prüfverfahren für diese Rohre noch nicht angegeben werden, da in den Werken an dieser Frage noch gearbeitet wird.

Neue Normen über Kreiselpumpen.

Um der bisher üblichen unwirtschaftlichen Verschiedenheit der Kreiselpumpen-Modelle ein Ende zu bereiten, hat der Fachnormenausschuß für Bergbau die im folgenden aufgeführten Normen über Kreiselpumpen herausgegeben:

DIN BERG 1721 Blatt 1 und 2 Kreiselpumpen, Wasserhaltungspumpen, Fördermenge bis 3,6m³/min, manometrische Förderhöhe bis 130 m
DIN BERG 1731 -Wasserhaltungspumpen nach DIN BERG 1721, 1722 und 1732, Leistungstafel
DIN BERG 1732 Blatt 1 und 2 -Wasserhaltungspumpen, Fördermenge 1,5 bis 6 m³/min, manometrische Förderhöhe von 130 bis 320 m
DIN BERG 1751 Kreiselpumpen, Wäschepumpen nach DIN BERG 1752 und 1753, Leistungstafel
DIN BERG 1752 Blatt 1 und 2 -Wäschepumpen, einseitig saugend
DIN BERG 1753 - - zweiseitig saugend.

Durch die Normung soll die Möglichkeit geschaffen werden, bei Schadhaftwerden einer Pumpe schnell und ohne Umbau der Leitungen und Fundamente eine Auswechslung vorzunehmen. In dem Bestreben, Eingriffe in die innere Konstruktion zu vermeiden, wurden auf den Normblättern in der Hauptsache nur die Hauptbaumaße und die Anschlußmaße für die Rohrleitungen, Kupplungen und die Befestigung auf der Grundplatte festgelegt. Den einzelnen Normblättern wurden zum besseren Verständnis ferner Erläuterungen beigegeben, und außerdem sind auch noch Lieferbedingungen, die in den Verhandlungen zwischen Herstellern und Verbrauchern als Grundlage dienen, aufgestellt worden. Durch die Lieferbedingungen sollen Rückfragen und Mißverständnisse beim Einholen von Angeboten und bei der Aufgabe von Bestellungen von vornherein ausgeschaltet werden.

Die Normblätter sind durch den gemeinnützigen Beuth-Verlag GmbH., Berlin SW. 19, Dresdener Str. 97, zu beziehen.

Neue deutsche Normen.

Vom Deutschen Normenausschuß sind in den letzten Wochen folgende Normen neu herausgegeben worden (Vertrieb: Beuth-Verlag, Berlin SW. 19):

Bauwesen: DIN 1052 Bestimmungen für die Ausführung von Bauwerken aus Holz im Hochbau; DIN 1073 Berechnungsgrundlage für stählerne Straßenbrücken, Anhang zu § 11, 4 mehrteilige Druckstäbe, DIN 1077 Richtlinien für die Überwachung und Prüfung massiver Straßenbrücken; DIN 1082 Feuerfeste Baustoffe, feuerfeste Steine, Halbwölber, Ganzwölber, Querwölber, Abmessungen; DIN 1299 Ausbaumaterial für Hausbrandöfen und Herde, Güte- und Prüfvorschriften; DIN 1300 Blatt 1 Ausbaumaterial für Hausbrandöfen und Herde, Roststeine; DIN 1300 Blatt 2 —, Ofensteine, Unterlegplatten, Futterstein.

Krankenhauswesen: DIN 2313 Desinfektionsapparate, ortsfester Dampf-Desinfektionsapparat, Betriebsdruck: Dampf 0,2 kg/cm², Nenninhalt 1,5 cbm; DIN FANOK 38 Bettschirm; DIN FANOK 39 Speisetransportwagen für den inneren Stationsdienst; DIN FANOK 41 Klosettstuhl.

Materialprüfungen der Technik: DIN Vornorm DVM-Prüfverfahren: B 2107 Prüfverfahren für natürliche Gesteine, Schlagfestigkeit an Würfeln ermittelt (Stoffeigenschaft); DVM 2108 Prüfverfahren für natürliche Gesteine, Abnutzbarkeit durch Schleifen; DVM 2129 Nackte Asphaltbitumenpappen (teerfrei). Begriff, Bezeichnung, Eigenschaften; DVM 2130 Prüfung von Asphaltbitumenpappen (teerfrei).

Rohrleitungen: DIN 2420 Gußeiserne Rohre und Formstücke, technische Lieferbedingungen.

Gesundheitswesen

Reichsausschuß für Volksgesundheitsdienst

(Berlin NW. 7, Robert-Koch-Platz 7).

„Die Aufklärung über Erbgesundheitspflege und Rassenkunde muß zur rassenhygienischen Erziehung der Jugend und des gesamten Volkes ausgebaut werden, um sie für die Eheschließung vorzubereiten. Um diese Erkenntnis weiten Kreisen zu vermitteln und geeignetes Lehrmaterial den für die Aufklärung zuständigen Stellen und Erziehern der Jugend zu vermitteln, habe ich die Umbildung des Reichsausschusses für hygienische Volksbelehrung in einen solchen für Volksgesundheitsdienst angeordnet.“

In Ausführung der obenstehenden Anordnung des Herrn Reichsministers des Innern läßt der Reichsausschuß für Volksgesundheitsdienst eine Schriftenreihe erscheinen.

Als Heft 1 wird der vollständige Wortlaut der Ansprache des Herrn Reichsministers des Innern Dr. Frick auf der ersten Sitzung des Sachverständigenbeirats für Bevölkerungs- und Rassenpolitik am 28. Juni 1933 veröffentlicht. Die oben wiedergegebenen Ausführungen sind der Ansprache entnommen worden.

Heft 1 ist zum Preise von 10 Pfg. für 1 Stück, 8 Pfg. ab 25 Stück, 6 Pfg. ab 50 Stück, 5 Pfg. ab 100 Stück vom Reichsausschuß für Volksgesundheitsdienst, Berlin NW. 7, Robert-Koch-Platz 7, zu beziehen.

Weiteste Verbreitung der Rede des Herrn Reichsministers des Innern ist Pflicht jedes Einzelnen.

Verkehrswesen

Wie entstehen Autounfälle?

Die Frage, wie ein Kraftfahrzeugunfall entstand, ist für nachfolgende Gerichtsverfahren von großer Bedeutung. Andrerseits sind die Spuren meist bald beseitigt und müssen es auch sein, damit der Verkehr nicht länger als unbedingt nötig gestört wird. Der Reichsausschuß der Kraftverkehrswirtschaft (RAK.) beschäftigte sich daher in seinem Gesetzgebungsausschuß mit den Möglichkeiten einer schnellen Feststellung des Hergangs. Hierzu war angeregt worden, das Gericht sofort nach einem Unfall zu einer „Verklarung“ heranzuziehen, also eine fliegende Autounfall-Kommission bei den Gerichten zu schaffen. Dies Verfahren würde jedoch in der Großstadt oft schon lange genug dauern, während es in kleinen Städten und auf dem Lande aus Mangel an Gerichtspersonen nicht anwendbar wäre.

Mehr Erfolg versprechend erscheint es, einen Bereitschaftsdienst unter den Sachverständigen zu organisieren, obwohl eine ähnliche Einrichtung unter den Reparaturwerkstätten vielfach auf unüberwindliche Schwierigkeiten gestoßen ist, weil das Bereitsein innerhalb der üblichen Arbeitszeit Geld kostet, und eine Gewähr für Einnahmen nicht besteht. Mit Sachverständigen hapern wird es natürlich auf dem Lande. Dazu kommt die Frage, wer die Kosten tragen soll. Keine der Parteien wird hierzu so leicht im ersten Augenblick sein. Aus diesem Dilemma würde man wohl nur hinauskommen, wenn die Versicherer sich grundsätzlich mit der sofortigen Heranziehung eines Sachverständigen einverstanden erklärten.

Viel hat der Gedanke für sich, alle Verkehrsschutzleute und noch weitere Polizeibeamte in der Feststellung des Tatbestandes auszubilden. Es wäre dann, selbst wenn kein Verkehrsschupo in der Nähe ist, möglich, vom nächsten Polizeirevier telephonisch einen geeigneten Beamten anzufordern, der meist in einigen Minuten zur Stelle sein wird.

Der RAK. wird zunächst die Frage der Schaffung eines Bereitschaftsdienstes mit den zuständigen Sachverständigen-Verbänden prüfen.

(Reichsausschuß der Kraftverkehrswirtschaft (RAK.)

Verkehrsampeln und Verkehrsschilder.

Neben den üblichen Verkehrssignal-Ampeln sind seit einiger Zeit solche getreten, bei denen der Übergang auf das gelbe Licht durch Blinken des roten bzw. grünen Lichts angezeigt wird. Dies Verfahren hat den Vorteil, daß der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit entsprechend einrichten und ein Anhalten, weil der Verkehr an einer Straßenkreuzung gesperrt ist, unter Umständen vermeiden kann, was in gleicher Weise der glatten Abwicklung des Verkehrs wie dem Kraftfahrzeug zugutekommt.

Besser wird dieser Zweck noch durch die sogenannten Uhrzeiger-Ampeln erreicht, weil bei diesen der über einen roten und grünen Sektor hinweggleitende Zeiger gestattet, genau zu erkennen, wie lange die betreffende farbige Welle noch anhalten wird. Allerdings sind, wie der Reichsausschuß der Kraftverkehrswirtschaft (RAK.) auf einer Besichtigungsfahrt seines Verkehrsausschusses feststellte, an einigen Systemen der Uhrzeiger-Ampeln noch mancherlei Mängel zu beseitigen, ehe sie den Anforderungen an gute und schnelle Sichtbarkeit genügen.

Hinsichtlich der Wegweiser für Fernverkehrsstraßen forderte der Verkehrsausschuß, daß gerade bei der Überfülle an Reklameschildern in der Großstadt die Anbringung an sich gut abhebender Stelle erfolgen müsse, und daß trotz etwaigen Platzmangels auf den Fernverkehrstafeln sämtliche Straßen angegeben werden müssen, die aus der Stadt herausführen, weil die Tafeln sonst ihren Zweck nicht erfüllen. Die Anbringung der runden Scheiben zur Bezeichnung der Durchleitungsstraßen müsse an Straßenkreuzungen und -gabelungen besonders sorgfältig vorgenommen werden, damit Zweifel darüber, auf welche Straße sich die Scheiben beziehen, nicht aufkommen können. (RAK.)

Zeitschriftenschau.

Straßenbau

Aus „Die Straße“ Nr. 13 vom 10. Juli 1933.

Straßenausbau 1933/34, von P. Hermann (Werden a. d. Ruhr).

Straßenausbau ist dringlich und bringt volkswirtschaftlichen Gewinn. Es ergibt sich jedoch als unabweisbare Notwendigkeit, den Ausbau unseres Straßennetzes so zu gestalten, daß der daraus entstehende Kapitaldienst einschließlich der laufenden Unterhaltskosten den aus der Kraftfahrzeugsteuer einkommenden Betrag nicht übersteigt. Straßenbau bedingt weitgehendste Entlastung des Arbeitsmarktes, insbesondere ergibt die Verwendung nur deutscher Baustoffe aus deutschen Rohstoffen auch die größtmögliche Verminderung der unproduktiven Ausgaben für Erwerbslose. Richtige Auswahl der Beläge entscheidet die Rentabilität des Straßenausbaues. Man ist zu der Erkenntnis gekommen, daß es eine verfehlte Kapitalsanlage ist, auf Straßen mittleren oder gar schwachen Verkehrs kostspielige Dauerdecken zu verlegen.

Erfahrungen mit Dammann-Asphaltdecken. Von Kreisbaumeister Zöllner (Meseritz).

Im Kreise Meseritz in der Grenzmark werden Dammann-Asphaltdecken seit 7 Jahren fast in jedem Jahre

gebaut. Nach Ansicht des Verfassers haben diese Decken folgende Vorteile:
1. Einfache Bauweise auch mit ungelernten Arbeitern bei fachkundiger Aufsicht.
2. Billigste Unterhaltung, leichtes Ausbessern
3. Im Verhältnis zur Lebensdauer und den Unterhaltungskosten geringe Anlagekosten.
4. Gleitsicherer Verkehr auch bei starken Steigungen.

Nr. 14 vom 25. Juli 1933

Hydraulische Teer- und Bitumen-Mörtel, die vollkommenen Bindemittel für erschütterbare Bauwerke, insbesondere wasserdichte, schwindfreie Fundamentbauten und Straßenbauten. Von Dr.-Ing. Hambloch (Andernach).

Elastische Bindemittel, d. h. Mörtel von plastischem Verhalten, hoher Elastizität und Festigkeit zugleich. Wasserdichte und Wasserabweisung, günstigsten Eigenschaften gegen Schwinden und Rissebildungen, sind seit langem Gegenstand von Forschungen und Nachprüfungen gewesen, doch führten alle diese Bestrebungen nicht zu einem wirklichen Endziele. Die bisherigen Ergebnisse waren nur Teilerfolge. Die meisten Fehler wurden dadurch begangen, daß man irgendwelche Stoffe, z. B. Zement mit Bitumen zusammenbrachte und von diesem Gemisch die oben angegebenen Eigenschaften erwartete, ohne daß aber der Erfolg eintrat. Auch die zur Zeit genannten „Bituminierten Zemente" können die notwendigen Erfordernisse nicht erfüllen.

Bei den sogenannten latenthydraulischen Bindestoffen dagegen werden die schlummernden hydraulischen Kräfte erst durch besondere Zusatzstoffe geweckt, wobei durch die gleiche Reaktionswirkung wie bei den Zementen infolge der länger vorwaltenden kegelförmigen Abbindeart jedoch eine erst nach und nach sich einstellende Erhärtung zum kristallinen Endprodukt erfolgt. Nur von diesen Stoffen können die erwähnten, geradezu als ideal anzusprechenden Fähigkeiten erwartet werden.

Die deutsche Alpenquerstraße. Von Direktor Ing. (V.D.J.) Belani.

Es werden die Grundlagen für die Kostenberechnung der bituminösen Straßendecke dieser Straße behandelt, soweit sie den Bitumenbedarf betreffen

Amerikas gigantisches Straßenbauprogramm. Von Hans Ullendorf (New-York).

Eingehende Schilderung dieses Programms, das 400 Millionen Dollar für Straßenbau zwecks Minderung der Arbeitslosigkeit vorsieht Als bezeichnend und charakteristisch für den Geist, in dem das Straßenbauprogramm der Vereinigten Staaten durchgeführt werden soll, wird folgender Paragraph angeführt: „Um den Vorschriften dieses Aktes praktische Wirkung zu verleihen, wird verlangt, daß ein Maximum menschlicher Arbeit an Stelle von Maschinen Verwendung findet, so oft das praktisch und mit gesunder Wirtschaftlichkeit sowie dem Vorteil der Allgemeinheit vereinbar ist."

Aus „Wasser- und Wegebau-Zeitschrift".
Nr. 13 vom 5. Juli 1933.

Autobahnen. Von Landesbaurat a. D. Steinke

Allgemeine und technische Ausführungen zum Vorhaben der Reichsregierung, ein Netz besonderer Autobahnen über ganz Deutschland hinweg zu schaffen.

Einiges über die Stahlroststraße. Von Dr.-Ing. A. v. Posch.

Bei der Stahlroststraße kann je nach Stärke und Art der Rostkonstruktion am Unterbau wesentlich gespart werden; gegebenenfalls kann ein Unterbau im bisherigen straßentechnischen Sinne auch ganz entfallen. Eine Rostdecke entsprechender Ausführung und Konstruktionsstärke kann auf gewachsenem Erdreich mit einer 2—3 cm starken Zwischenlage aus Kies, Splitt u. dgl. verlegt werden. Die Rostdecke besteht aus zickzackförmigen, hochkantstehenden Roststäben, die quer zur Straßenrichtung verlaufen und auf längsverlaufenden breitflächigen Unterzügen in Abständen von 5—6 cm aufgeschweißt sind Zwischen die Roststäbe wird eine Füllmasse eingebracht.

Nr. 14 vom 20. Juli 1933.

Straße und Landschaft. Von Dr.-Ing. Fr Klein, Reg.-Baumeister a. D. (Heilbronn).

Das jüngste Regierungsprogramm des Autostraßennetzes macht auch die Frage der Beziehung von Straße und Landschaft aktuell und dringlich. Der Verfasser tritt dafür ein, daß die geplanten Straßen mit künstlerischem Empfinden ausgeführt werden. Die neuen Straßen sollen keine zeitlosen Gebilde, sondern lebendige Schöpfungen des deutschen Ingenieurs werden.

Aus „Schweizerische Zeitschrift für Straßenwesen".
Nr. 14 vom 13. Juli 1933

Die mikroskopische Prüfung der Straßenbaustoffe. Von P. Niggli, Präsident der geotechnischen Kommission der S.N.G., Zürich.

Natürliche und künstliche Straßenbaustoffe sind heterogen, d. h. aus verschiedenen Mineralarten zusammengesetzt oder zum mindesten aus verschiedenen Körnern einer gleichen Mineralart aufgebaut. Ausschlaggebend für das technische Verhalten dieser Stoffe werden immer Gefüge und Mineralbestand sein. Meistens ermöglicht uns nur das Mikroskop an Hand von Dünnschliffen eine eingehende Untersuchung der Baustoffe, insbesondere die Feststellung der richtigen Mengenverhältnisse der verschiedenen Mineralien, sowie die wichtige Feststellung des Frischheitsgrades. Ganz besondere Dienste leistet das Mikroskop für die Beurteilung des Gefüges, und oft sind Struktur und Textur der Aggregatstoffe für das Gesamtverhalten fast ausschlaggebender als der Mineralbestand.

Zahlreiche instruktive Beispiele, die dem in Kürze erscheinenden Werke über die nutzbaren Gesteine der Schweiz (verfaßt von Dr. F. de Quervain und Dr. M Gschwind, mit einer Einführung des Verfassers) entnommen sind, erläutern den allgemeinen Teil des Aufsatzes.

Nr. 15 vom 27. Juli 1933.

Zur Frage der Prüfungsmethoden für Straßenbausteine. Von Dr. P. Beck, Thun.

Der Verfasser liegt die gegenwärtige Stellung der technologischen Gesteinsprüfung vom Standpunkt des Geologen aus dar. Zur Vervollkommnung der Prüfung fordert er:
1. Weglassen des Zähigkeitsfaktors;
2. Prüfung der Möglichkeit, die Zähigkeitsprobe durch gleichmäßige Schläge auszuführen, eventuell nach mehreren Gesteinskategorien abgestuft;
3. Prüfung des Reibungskoeffizienten der Fahrbahn, evtl. auch der geschliffenen und der korrodierten Probekörper;
4. Ergänzung der Devalprobe durch die Druck- und Schlagprobe für Schotter im Sinne Sängers;
5. Publikation aller Prüfungsergebnisse, nach Gesteinsstufen geordnet.

Blasenbildung im Gußasphalt. Von Alphons Wyss, Adjunkt für Straßenwesen beim Stadtbauamt Biel.

Während viele Fachleute in einer feuchten, porösen Betonunterlage oder im mangelhaften Gußasphalt selbst die hauptsächlichste Ursache der Blasenbildung sehen, erblickt der Verfasser auf Grund von Beobachtungen die Schuld in der Betonoberfläche, sofern dieser infolge Sonnenbestrahlung zu rasch die zur Hydration notwendige Feuchtigkeit entzogen wird.

Aus „Teer und Bitumen", Nr. 20 vom 10. Juli 1933.

Zurück zur Chaussierung mit neuzeitlichen Bindemitteln. Von Magistratsbaurat Dr. Scheuermann, Wiesbaden.

Bericht über die Herstellung einer Straße, bei der in Rückkehr zur alten Chaussierung in der oberen, mit fast 2 Proz. steigenden Strecke für die Bindung des Steingeschläggerüstes Teer, in der unteren, mit über 1,5 Proz. steigenden, Asphalt gewählt wurde, und zwar Magnon in kaltem und Asphaltmastix in heißem Einguß.

Organische Verunreinigungen von Baustoffsanden. Von Dr. Bewersdorf.

Hinweis auf ein von Abrams und Harder entwickeltes Natronlaugeverfahren zur Feststellung der Brauchbarkeit eines Baustoffsandes bezüglich des Enthaltens organischer Stoffe.

Nr. 21 vom 20. Juli 1933.

Prüfung von Schotterstraßen mit Oberflächenbehandlung in der Straßenprüfmaschine der Technischen Hochschule Karlsruhe. Von Prof. Dr.-Ing. Ammann und Prof. Dr.-Ing. von Gruenewaldt, Karlsruhe.

Bericht über die Ergebnisse der Versuche. Für die bei der Prüfung verwandten Gesteine wurde folgender Wertmaßstab aufgestellt: Kalkstein 1,5, Porphyr 3,0, Basalt 5,0. Die haltbarsten Beläge ergeben sich bei Verwendung von Bitumen als Bindemittel. Nur wenig schlechter liegen die Beläge, die unter Verwendung von Spezialteer hergestellt sind.

Neue Erkenntnisse auf dem Gebiete der Bitumenemulsionen. Von Dr.-Ing. H. Bechler, Dresden.

Zur Frage der kolloidispersen Phase im Teer. Von Dr. A. W. Rick, Beratender Chemiker, Neckargemünd.

Nr. 22 vom 1. August 1933.

Walzasphalt und Teerbeton in Deutschland. Von Dr.-Ing. P. Wichert.

Vergleich zwischen den deutschen nach der Hohlraumminimumtheorie aufgestellten Konstruktionsgrundlagen und den ausländischen nach Clifford Richardson. Nach Ansicht des Verfassers läßt sich die deutsche Methode nicht mit genügender Genauigkeit und Schnelligkeit zur praktischen Kontrolle der Bauausführungen auf der Straße verwenden. Beim Bau von Teerbetonstraßen fordert er, daß der Teersplitt nur bei niedrigen Temperaturen gemischt wird.

Alterung von Bitumenmassen. Von Dr. A. W. Rick, Beratender Chemiker, Neckargemünd

Aufdeckung der Gründe für die verschiedenen Alterungserscheinungen. Versprödung und Abrußen sind die Folgen von Austrocknung, Narbung kann die Folge ungeeigneten oder unrichtig dosierten Weichmachens sein.

P.

Gesetze, Verordnungen, Rechtsfragen.

Gesetze.

Bauwesen, Allgemeines

Preußen.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsamml. S. 357) sind bekanntgemacht:

1. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 18. Mai 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadtgemeinde Ratibor für die Sicherung der Grundwasserversorgung der Stadt Ratibor durch das Amtsblatt der Regierung in Oppeln Nr. 22 S. 138, ausgegeben am 3. Juni 1933;
2. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 1. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Gemeinde Kirchspiel Schöppingen für den chausseemäßigen Ausbau der Reststrecke der Straße Schöppingen-Darfeld durch das Amtsblatt der Regierung in Münster Nr. 23 S. 87, ausgegeben am 10. Juni 1933;
3. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 1. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Gemeinde Kirchspiel Haltern für den chausseemäßigen Ausbau der Verbindungsstraße Flaesheim—Westrup—Sythen durch das Amtsblatt der Regierung Münster Nr. 23 S. 87, ausgegeben am 10. Juni 1933.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsamml. S. 357) sind bekanntgemacht:

1. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 8. Mai 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an den Landkreis Saarburg für den Ausbau der Obermoselstraße in der Gemarkung Wehr durch das Amtsblatt der Regierung in Trier Nr. 24 S. 73, ausgegeben am 17. Juni 1933;
5. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 1. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadt Lübbecke für den Ausbau der Umgehungsstraße Ost—West zwischen Mindener- und Bahnhofstraße (Fernverkehrsstraße 65) in Lübbecke durch das Amtsblatt der Regierung in Minden Nr. 24 S. 102, ausgegeben am 17. Juni 1933;
6. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 1. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an den Ruhrtalsperrenverein in Essen für die aus Anlaß des Baues der neuen Versetalsperre im Kreise Altena erforderliche Verlegung der Kreisstraße im Versetal durch das Amtsblatt der Regierung in Arnsberg Nr. 23 S. 83, ausgegeben am 10. Juni 1933;
7. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 1. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an den Landkreis Saarburg für den Ausbau der Obermoselstraße in den Gemarkungen Helfant und Wincheringen durch das Amtsblatt der Regierung in Trier Nr. 24 S. 73, ausgegeben am 17. Juni 1933;
8. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 14. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an das Amt Ibbenbüren für die Wasserversorgung des Amtes Ibbenbüren durch das Amtsblatt der Regierung in Münster Nr. 25 S. 93, ausgegeben am 24. Juni 1933.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsamml. S. 357) sind bekanntgemacht:

1. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 7. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stromversorgungs-Aktiengesellschaft Oldenburg-Ostfriesland in Oldenburg i. O. für den Bau und Betrieb je einer 20 000 Volt-Leitung von Nesse über Ostmarsch-Norddeich nach Westermarsch und von Berumerfehn nach Nesse durch das Amtsblatt der Regierung in Aurich Nr. 25 S. 71, ausgegeben am 24. Juni 1933;
2. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 15. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Gemeinde Tworog für die Anlegung eines öffentlichen Weges durch das Amtsblatt der Regierung in Oppeln Nr. 26 S. 174, ausgegeben am 1. Juli 1933;
3. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 21. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Landelektrizität G. m. b. H. Überlandwerk Saalkreis Bitterfeld in Halle a. S. für den Bau einer 15 000 Voltleitung zur Übertragung elektrischer Energie zwischen Hohenlubast, Gräfenhainichen und Gröbern durch das Amtsblatt der Regierung in Merseburg Nr. 27 S. 120, ausgegeben am 8. Juli 1933.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsamml. S. 357) sind bekanntgemacht:

1. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 31. Mai 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadtgemeinde Ziegenhain für die Sicherstellung der Wasserversorgung der Stadt durch das Amtsblatt der Regierung in Kassel Nr. 25 S. 186, ausgegeben am 24. Juni 1933;
2. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 2. Juni 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Ruhrgas-Aktiengesellschaft in Essen für den Bau einer bei Genend (Kreis Mörs) von der bestehenden Gasfernleitung von Lintorf nach Mörs abzweigenden Gasfernleitung zur Zeche Rheinland in Repelen durch das Amtsblatt der Regierung in Düsseldorf Nr. 26 S. 190, ausgegeben am 1. Juli 1933.

Straßenbau, Verkehrswesen

Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“.
Vom 27. Juni 1933.

Die Reichsregierung hat folgendes Gesetz beschlossen, das hierdurch verkündet wird:

§ 1. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird ermächtigt, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen zu errichten, welches den Namen „Reichsautobahnen“ trägt. Das Unternehmen ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts. Es hat seinen Sitz in Berlin

§ 2. Die Kraftfahrbahnen sind öffentliche Wege und ausschließlich für den allgemeinen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt.

§ 3. Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ hat das ausschließliche Recht zum Bauen und Betreiben von Kraftfahrbahnen.

§ 4. Die Reichsregierung hat die Aufsicht über das Unternehmen „Reichsautobahnen“.

§ 5. Der Reichskanzler bestellt einen Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen; dieser bestimmt die Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen.

Die Verwaltung und Vertretung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ übernimmt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

§ 6. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beruft Beiräte, welche dem Unternehmen „Reichsautobahnen“ für die Planung der Kraftfahrbahnen mit beratender Stimme zur Seite stehen.

§ 7. Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ hat das Recht, Benutzungsgebühren zu erheben. Der Gebührentarif bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

§ 8. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen stellt nach Anhörung der Landesbehörden die Baupläne fest. Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

§ 9. Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ hat zur Erfüllung seiner Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Vorschriften des § 38 des Reichsbahngesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1930 (Reichsgesetzblatt II S. 369) und der Dritten Verordnung zur Durchführung der Arbeitsbeschaffung vom 16. Mai 1933 (Reichsgesetzblatt I S. 282) finden entsprechende Anwendung.

§ 10. Das Reich übernimmt die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf die Kraftfahrbahnen beziehen. Die Reichsregierung erläßt die Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Kraftfahrbahnen regeln.

§ 11. Zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landstraßennetzes hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht, von den Ländern, Provinzialverbänden und sonstigen Landstraßenunterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau der Landstraßen zu verlangen. Gegen Bauvorhaben, durch die der Ausbau und die Entwicklung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ beeinträchtigt wird, steht dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht des Einspruchs zu. Der Einspruch hat die Wirkung, daß die von den Landstraßenunterhaltungspflichtigen geplanten Arbeiten unterbleiben müssen.

Gegen die Einlegung des Einspruchs steht den Landstraßenunterhaltungspflichtigen das Recht der Beschwerde zu. Über die Beschwerde entscheidet die Reichsregierung nach Anhörung der beteiligten Landesregierungen.

§ 12. Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften erläßt die Reichsregierung.

Berlin, den 27. Juni 1933.

Wasserbau

Verordnung über Verleihung des Ausbaurechts an die Stadt Insterburg zum Ausbau der Angerapp und ihrer Ufer.

Der Stadt Insterburg wird hierdurch auf Grund des § 155 Abs. 2 des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1914 (Gesetzsamml. S. 53) das Recht verliehen, die Angerapp und ihre Ufer innerhalb der Gemarkungsgrenzen Insterburg, Kamswyken und Angerlinde zwischen den Stationen 0 (Anlieger G. Ewert, Kamswyken) und 21 und 20 (Eisenbahnbrücke) auszubauen.

Wasserversorgung

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 ist bekanntgemacht: der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 6. März 1933

über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Gemeinde Brachwitz für die Anlagen zur Versorgung der Gemeinde mit Trinkwasser einschl. der Zufahrtswege und der erforderlichen Rohrleitungen

durch das Amtsblatt der Regierung in Merseburg Nr. 12 S. 53, ausgegeben am 25. März 1933.

Zwangsanschluß baulicher Anlagen der Reichsbahn an Trinkwasserversorgungs- und Entwässerungs-Anlagen. (Runderlaß des Ministers für Volkswohlfahrt (KdR.) vom 30. 11. 1932.

(1) Eine polizeiliche Forderung, daß bebaute Grundstücke an eine für den allgemeinen Gebrauch bestimmte Trinkwasserversorgungs- oder Entwässerungsanlage anzuschließen sind, ist ohne Rücksicht darauf, welches polizeiliche Motiv ihr zugrunde liegt, baupolizeilicher Natur, und zwar auch dann, wenn sie nicht auf Grund einer Bauordnung, sondern einer besonderen, den Anschlußzwang aussprechenden Polizeiverordnung gestellt wird (OVG. Bd. 27 S. 386, Bd. 73 S. 403/408; PrVBl. Bd. 15 S. 299, Bd. 16 S. 272, 299, Bd. 25 S. 628). Aus § 37 des Reichsbahnges.[1]) und dem hierauf bezüglichen RdErl des MfV. v. 6. 5. 1931 über baupolizeiliche Behandlung von Reichsbahnbauten (VMBl. S. 557) ergibt sich danach, daß der Anschluß an eine solche Trinkwasserversorgungs- und Entwässerungsanlage nur bezüglich solcher Bauten der Reichsbahn polizeilich gefordert werden kann, die mit der Eisenbahnanlage nicht im Zusammenhang stehen, die also als eigentliche Reichsbahnanlagen im Sinne des § 37 des Reichsbahnges.[1]) nicht anzusehen sind, wie z. B. Siedlungshäuser, Wohnhäuser usw., daß aber diese polizeiliche Forderung bezüglich aller übrigen baulichen Anlagen der Reichsbahn nicht erhoben werden kann, also z. B. nicht in bezug auf Bahnhöfe, Stellwerke usw. Dabei ist es unerheblich, ob die allgemeine Polizeivorschrift, die den Anschluß der bebauten Grundstücke an die Trinkwasserversorgungs- oder die Entwässerungsanlage anordnet, bereits vor Errichtung der baulichen Anlage der Reichsbahn oder erst später erlassen ist.

(2) Sollten im Einzelfalle besondere Gründe vorliegen, die nach Ansicht der Polizeibehörde den Anschluß der letzterwähnten baulichen Anlagen der Reichsbahn — der reinen Betriebsbauten — an die Trinkwasserversorgungsanlage oder die Entwässerungsanlage notwendig machen, so ist entsprechend dem Abschn. II Abs 4 und 5 des vorerwähnten RdErl. v. 6. 5. 1931 zu verfahren.

Bekanntmachung (Auszug).
Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetzsammlung S. 357) sind bekanntgemacht:

2. der Erlaß des Preußischen Staatsministeriums vom 18. Mai 1933 über die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadtgemeinde Ratibor für die Sicherung der Grundwasserversorgung der Stadt Ratibor

durch das Amtsblatt der Regierung in Oppeln Nr. 28 S. 138, ausgegeben am 3. Juni 1933.

Ungeziefervertilgung

Förderung von Ungeziefervernichtung.
Runderlaß des Ministers für Volkswohlfahrt (KrR.) vom 29. 11. 1932.

Aus Interessentenkreisen ist bei mir angeregt worden, Arbeiten zur Entwesung von Häusern (Vernichtung von Ratten, Wanzen, Schwaben und anderem Ungeziefer) auch bei der Gewährung von Reichszuschüssen für Instand-

[1]) Vgl. RGBl. 1930 II S. 369.

setzungen (RdErl. v. 29. 9. 1932 — VMBl. S. 866) zu berücksichtigen.

Ich habe keine Bedenken dagegen, daß derartige Kosten dann mitangerechnet werden, wenn solche Entwesungsarbeiten gelegentlich zuschußfähiger baulicher Instandsetzungsarbeiten in Wohnhäusern mit erledigt werden.

Rechtsprechung.

Straßenbau

Zum Begriff des Anliegers an öffentlichen Straßen.

Der Eigentümer K. besitzt an der Ecke der Neuen Bahnhofstraße und des Hufenweges ein Grundstück. Es war ihm zur Last gelegt worden, die Reinigung der Neuen Bahnhofstraße unterlassen und dadurch gegen §§ 1, 5 der Polizeiverordnung, betreffend die Reinigung öffentlicher Wege, verstoßen zu haben. K. machte zu seiner Verteidigung geltend, die Reinigung der Straße sei unmöglich. Das Amtsgericht in Flatow verurteilte aber den angeklagten Grundstückseigentümer zu 3 RM. Geldstrafe und betonte, allerdings könne von dem Angeklagten nicht die Reinigung des höher gelegenen Hufenweges, welcher sich in sehr schlechter Verfassung befinde, verlangt werden. Anders liege es aber bei der Neuen Bahnhofstraße, welche gepflastert sei. Eine Reinigung dieser Straße sei ohne weiteres möglich. Möge auch Schmutzwasser von dem Hufenweg auf die Neue Bahnhofstraße fließen, so entbinde dieser Umstand den Angeklagten nicht von seiner Verpflichtung zur Reinigung der Neuen Bahnhofstraße. Erfolge die Reinigung regelmäßig, so häufe sich der Schmutz nicht in großen Mengen an. Gegen seine Verurteilung legte K. Revision beim Kammergericht ein und suchte nachzuweisen, daß er nicht Anlieger im Sinne der Polizeiverordnung sei; er sei weder Eigentümer noch Pächter noch Mieter des Grundstücks; Eigentümerin sei vielmehr seine Ehefrau, gegen welche sich die erlassene Strafverfügung hätte richten müssen; die Anlieger seien auch nur verpflichtet, den durch den gewöhnlichen Verkehr entstandenen Schmutz zu entfernen; vorliegend habe die Straße aber in Schmutz gelegen. Das Kammergericht hob auch die Vorentscheidung auf und wies die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurück, indem u. a. ausgeführt wurde, wenn der Vorderrichter in seinem Urteil sage, der Angeklagte habe ein Grundstück, so ergebe sich daraus nicht, in welchen rechtlichen Beziehungen er zum Grundstück stehe, ob er als Anlieger und als reinigungspflichtig anzusehen sei.

Übernimmt eine Stadtgemeinde eine Unternehmerstraße zwecks weiteren Ausbaues, so kann sie die Anlieger zu Straßenbaukosten nur dann veranlagen, wenn diese nach der Straßenübernahme durch die Stadt Gebäude errichten.

Den Ausbau der Schillerstraße in Landsberg a. W., für welche im Jahre 1890 die Fluchtlinie festgesetzt worden war, hatte der Unternehmer O. auf Grund eines mit der Stadt abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1891 übernommen. Da im Laufe der Jahre aber keine Herstellungsarbeiten an der Straße vorgenommen wurden, verzichteten die städtischen Körperschaften um das Jahr 1925 herum auf die Rechte der Stadt aus dem Vertrage; nachdem das Gelände der Schillerstraße an die Stadt aufgelassen worden war, wurde die Straße in den Jahren 1929/30 fertiggestellt. Als die Hauseigentümerin K., welche in der Schillerstraße ein Grundstück besitzt, das im Jahre 1923 bebaut worden ist, vom Magistrat in Landsberg a. W. zu ca. 6800 RM. Ausbaukosten herangezogen wurde, erhob sie nach fruchtlosem Einspruch Klage mit dem Antrage auf Freistellung und betonte, da es sich um eine Unternehmerstraße handle, sei es nicht angängig, den Unternehmer auf Kosten der Anlieger zu entlasten. Der Bezirksausschuß gelangte auch zur Freistellung der Hausbesitzerin K. von den geforderten Anliegerbeiträgen und nahm an, daß der Beginn der Straßenanlegung durch die Stadt nicht in das Jahr 1890, d. h., als die Fluchtlinie festgesetzt wurde, falle; mit der Straßenanlegung durch die Stadt sei erst begonnen worden, als die städtischen Körperschaften den Ausbau der Straße beschlossen und auf die Rechte aus dem Unternehmervertrage verzichteten. Da das fragliche Grundstück bereits vorher, d. h. im Jahre 1923, bebaut worden sei, so könne diese Gebäudeerrichtung vor der Anlegung der Straße keine Grundlage für die Heranziehung bilden. Ohne Erfolg legte der Magistrat von Landsberg a. W. Revision beim Oberverwaltungsgericht ein, welches die Vorentscheidung als zutreffend bestätigte und u. a. ausführte, während der Geltung des Unternehmervertrages habe durch Errichtung von Gebäuden keine Anliegerbeitragspflicht begründet werden können. Die Anlegung der Schillerstraße habe nicht mit der Fluchtlinienfestsetzung begonnen, sondern erst zu dem Zeitpunkt, als die Aufhebung des Unternehmervertrages von der Gemeinde beschlossen wurde. Unter diesen Umständen habe die Errichtung eines Gebäudes im Jahre 1923 keine Verpflichtung zur Zahlung von Ausbaukosten auslösen können. (Aktenzeichen: II. C. 209. 32.)

Patentschau.

Wasser, Abwasser, Abfallstoffe, Rauch, Staub, Abgase, Desinfektion, Ungeziefervertilgung.

Erteilte Patente.

Kl. 84 a. Gr. 3. Nr. 571 286. Fischaufzug für Stauanlagen. Buss Akt.-Ges., Basel.

Kl. 84 a. Gr. 3. Nr. 569 859. Als Nadelwehr ausgebildeter Notverschluß für Wasserbauanlagen. Vereinigte Stahlwerke Akt.-Ges., Düsseldorf.

Kl. 12 d. Gr. 1. Nr. 564 320. Vorrichtung zum Trennen von Flüssigkeiten. Henry Selby Hele-Shaw u. Albert Beale, London.

Kl. 13 b. Gr. 30. Nr. 564 789. Kreiselpumpe zum Vorwärmen von Flüssigkeit, insbesondere von Speisewasser. Gebr. Sulzer Akt.-Ges., Winterthur.

Kl. 85 b. Gr. 2. Nr. 570 013. Verfahren zur Reinigung von Trinkwasser von schlechten Geschmacks- und Geruchsstoffen Lurgi Ges. f. Wärmetechnik m. b. H., Frankfurt a. M. u. Friedrich Sierp, Essen.

Kl. 13 f. Gr. 2. Nr. 569 947. Verschlußeinrichtung für hochbelastete Kesselrohre. Karl Schnepel, Rheinfelden.

Kl. 12 d. Gr. 19. Nr. 569 627. Filtervorrichtung für Aufschwemmungen. Carl Pontoppidan, Holte (Dänemark).

Kl. 12 d. Gr. 15. Nr. 571 568. Vorrichtung zur Waschung der Filterschicht bei Saugzellendrehfiltern. Maschinenfabrik Buckau R. Wolf Akt.-Ges., Magdeburg.

Kl. 85 a. Gr. 2. Nr. 571 564. Vorrichtung zum Sättigen von Wasser mit Kohlensäure und zum Ausschank des gesättigten Wassers. Thüringische Armaturenfabrik u. Metallgießerei G. m. b. H., Wutha.

Kl. 85 d. Gr. 1. Nr. 571 440. Filterschuß für Kiesschüttungsbrunnen. Bohr-, Brunnenbau- u. Wasserversorgungs-Akt.-Ges. vorm. L. Otten, Grünberg (Schlesien).

Kl. 13 b. Gr. 10. Nr. 570 678. Vorwärmeranlage, insbesondere für Kesselspeisewasser. Berliner Städtische Elektrizitätswerke Akt.-Ges. u. Willy Fürst, Berlin.

Kl. 85 b. Gr. 4. Nr. 570 222. Destillierapparat und Warmwassererzeuger. Marie Philippe Béraud, Vaugneray (Frankreich).

Kl. 13 b. Gr. 14. Nr. 570 679. Vorrichtung zum Reinhalten der Rohre eines Wärmeaustauschers, insbesondere eines Speisewasserverdampfers. Société des Condenseurs Delas, Paris.

Kl. 55 d. Gr. 9. Nr. 571 267. Verschluß für Spritzwasserrohre an Papiermaschinen o. dgl. Willy Hahn, Niederschmiedeberg b. Wolkenstein (Sa.).

Kl. 13 b. Gr. 1. Nr. 571 207. Vorrichtung zum Erhöhen des Wasserumlaufs bei Verdampfern oder Dampfkesseln. Otto Bühring, Halle a. S.

Kl. 13 b. Gr. 16. Nr. 571 160. Zwischen Niederdruck- und Hochdruckkessel von Zweidrucklokomotiven eingeschaltete Vorrichtung zum Abscheiden der Kesselstein-

bildner aus dem Speisewasser. Schmidt'sche Heißdampf-Ges. m. b. H., Kassel.

Kl. 84a. Gr. 3. Nr. 571 120. Notverschluß für wasserbauliche Anlagen. Hermann Blum, Dortmund.

Kl. 17c. Gr. 3. Nr. 570 757. Wasserleitungshahn mit Abzweigungen für Hin- und Rückleitung zu einem Kühlschrank. Hugo Höme, Essen.

Kl. 85e. Gr. 21. Nr. 569 837. Ventilkörper aus Gummi für die Ablauföffnung eines Ausgusses, eines Waschbeckens u. dgl. Lina Oberlies geb. Böhm u. Anni Roßmaier geb. Buchner, München.

Kl. 85e. Gr. 21. Nr. 569 838. Ab- und Überlaufvorrichtung für Badewannen. Pfister & Langhanss A.-G., Nürnberg.

Kl. 34k. Gr. 5. Nr. 570 079. Bade- und Spülanlage für Kleinwohnungen, Lucien Avignon, Vitry Le Francois, Marne.

Kl. 34k. Gr. 5. Nr. 572 035. Sitzförmig ausgebildete Vollbadewanne. Eduard Bender & Co. G. m. b. H., Geisweid.

Kl. 85f. Gr. 2. Nr. 564 120. Einstellvorrichtung für einen an einem Waschbecken, Spülbecken u. dgl. anschraubbaren Mischbatteriekörper. Ludwig Paul, Wiesbaden.

Kl. 13f. Gr. 1. Nr. 571 296. Verbindung zwischen Rohrwand und eingewalzten Rohren mit einer über jedes Rohrende geschobenen Kupferhülse. Richard Samesreuther, Butzbach.

Kl. 85e. Gr. 12. Nr. 569 836. Geruchverschluß für Ausgüsse. Kurt Barhe, Lahr.

Kl. 85c. Gr. 6. Nr. 569 714. Verfahren zur Ausräumung von Dickschlamm bei Klärbecken. Eugen Steuer, Neustadt.

Kl. 17a. Gr. 14. Nr. 571 705. Kombiniertes Regel- und Absperrventil. Stiller & Rodenkirchen G. m. b. H., Rodenkirchen.

Kl. 85c. Gr. 3. Nr. 571 434. Vorrichtung zur Belüftung von Abwasser. A. Borsig G. m. b. H., Berlin.

Kl. 85c. Gr. 3. Nr. 571 565. Vorrichtung zur Belüftung von Flüssigkeiten, insbesondere von Abwasser. Max Prüß, Essen.

Kl. 85h. Gr. 3. Nr. 571 359 Abtrittspülkasten mit Glockenheber und Einrichtung für Spülungen mit unterschiedlichen Wassermengen. Bruno Steinberg, Weißstein u. Paul Seedorf, Waldenburg.

Kl. 85c. Gr. 6. Nr. 571 566. Flachbeckenkläranlage. Max Prüß, Essen.

Kl. 84a. Gr. 5. Nr. 570 221. Einrichtung zum Einebnen der Böschungen von Kanälen o. dgl. Dingler'sche Maschinenfabrik A.-G., Zweibrücken.

Kl. 85c. Gr. 6. Nr. 570 425. Aus einzelnen, fabrikmäßig hergestellten Bauteilen zusammengesetzte Kläranlage. Georg Herrmann, Wiesbaden.

Kl. 55b. Gr. 3. Nr. 570 516. Verfahren zur direkten Verschwelung von Sulfitzellstoff-Ablauge. Willi Schacht, Weimar.

Kl. 85e. Gr. 18. Nr. 570 574. Kanalreinigungsgerät mit durch Ventile verschließbaren Spülkanälen. Fritz Gerlach, Berlin.

Kl. 85h. Gr. 2. Nr. 570 826. Saugheber für Abtrittspülkästen. „Keramag" Keramische Werke Akt.-Ges., Bonn a. Rh.

Kl. 85h. Gr. 3. Nr. 570 827. Abtrittspülvorrichtung für verschieden große Wassermengen. Ludw. Wittrock je., Dortmund.

Kl. 85c. Gr. 6. Nr. 570 825. Vorrichtung zum Anzeigen des Zeitpunktes der erforderlichen Entschlammung von zweistöckigen Kleinkläranlagen. Friedrich Ernst Schimrigk, Weimar.

Kl. 24d. Gr. 1. Nr. 570 941. Vorrichtung zur Einäscherung. Hans Volckmann u. Karl Ludwig, Hamburg.

Kl. 16. Gr. 10. Nr. 570 165. Vorrichtung zum Trocknen von Fäkalien und ähnlichen Abfallstoffen. Kuno Schläfke, Metgethen u. Willi Jochem, Königsberg, Pr.

Kl. 81d. Gr. 1. Nr. 564 399. Müllkübel-Hebevorrichtung. F. X. Meiller Maschinenfabrik u. Wagenbauanstalt, München.

Kl. 81d. Gr. 1. Nr. 572197. Staubfreie Einschüttvorrichtung für Müllgefäße in einen Sammelbehälter. Jacob Knappich, Augsburg.

Kl. 81d. Gr. 3. Nr. 572 053. Geräuschdämpfende Schallwandvorrichtung für Müllgefäße mit Scharnierdeckel. Friedrich Emil Krauß, Schwarzenberg, Sa.

Kl. 81d. Gr. 1. Nr. 571 285. Fahrzeug zum Sammeln von Müll. Henri Studer, Zürich.

Kl. 24d. Gr. 2. Nr. 570 663. Beschickungsvorrichtung für Feuerungen, insbesondere Müllverbrennungsöfen. Vesuvio Feuerungsbau G. m. b. H., München.

Kl. 81d. Gr. 1. Nr. 570 745. Steuerung für den Schütthaubendeckel von Müllwagen Heinrich Krahn, Gladbeck.

Kl. 12e. Gr. 2. Nr. 564 429. Desintegrator-Gaswascher mit rotierenden und feststehenden Desintegrator-Stäben. Theisen G. m. b. H., München.

Kl. 42l. Gr. 4. Nr. 571 818. Ablesemarke für mit Druck oder Wärmemesser arbeitende Untersuchungsvorrichtungen, insbesondere für Gasgemische. Drägerwerk, Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck.

Kl. 24g. Gr. 6. Nr. 570 610. Fliehkraft-Staubabscheider für Rauchgase. Joseph Peters, Aachen.

Kl. 12e. bGr. 2. Nr. 571 790. Umlaufendes Filter zur Abscheidung von Feststoffen aus Luft oder Gasen. Otto Happel, Bochum.

Kl. 13d. Gr. 26. Nr. 570 596. Vorrichtung zum Trocknen von Dampf oder zum Abscheiden von Staub aus Luft oder Gasen. Frederick Knox Moynan, Klingston-on-Soar, England.

Kl. 42l. Gr. 4. Nr. 570 623. Einrichtung zur selbsttätigen Gasgewichtsanalyse. Hugo Junkers, Dessau.

Kl. 24g. Gr. 6. Nr. 570 877. Rauchgasreinigungsanlage. Theodor Fröhlich A.-G., Berlin.

Kl. 12e. Gr. 2. Nr. 570 855. Schleuderabscheider zur Abscheidung fester oder flüssiger Bestandteile aus Gasen aller Art. Karl Michaelis, Magdeburg.

Kl. 13d. Gr. 11. Nr. 570 862. Vorrichtung zum selbsttätigen Regeln der Überhitzungstemperatur für Rauchrohrüberhitzer von Lokomotiven. Michel Néoudatchine, Charleroi (Belgien).

Kl. 42l. Gr. 4. Nr. 570 781. Meßgerät zur Gasanalyse nach dem Prinzip der Wärmeleitfähigkeitsmessung. Siemens & Halske Akt.-Ges., Berlin.

Kl. 42l. Gr. 4. Nr. 570 704. Elektrische Grubensicherheitslampe. Oldham & Son Limitd. u. George Henry Darby, Denton (England).

Kl. 37f. Gr. 7. Nr. 570 494. Höhenluftgebäude. Hermann Plauson, Darmstadt.

Kl. 30i. Gr. 2. Nr. 571 533. Dampfsterilisator. F. & M. Lautenschläger G. m. b. H., Berlin.

Kl. 30i. Gr. 3. Nr. 570 942. Verfahren zur Desinfektion von Fellen und Häuten, Haaren und ähnlichen tierischen Stoffen. Chemische Fabrik von Heyden Akt.-Ges., Radebeul, Dresden.

Kl. 30k. Gr. 13. Nr. 552 332. Vorrichtung zur Durchführung künstlicher Atmung. Richard Held, Bunzlau.

Kl. 61a. Gr. 19. Nr. 552 136. Sauerstoffatmungsgerät, insbesondere für Höhenfahrten. Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck.

Kl. 61a. Gr. 19. Nr. 552 000. Meßgerät zur Prüfung des Luftwiderstandes von Atmungsfiltern. Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck.

Kl. 61a. Gr. 19. Nr. 549 197. Geschlossenes Saugdüsengasschutzgerät. Deutsche Gasglühlicht-Auer-Ges. m. b. H., Berlin.

Kl. 61a. Gr. 19. Nr. 551 671. Gasschutzmaske aus elastischem Baustoff mit Schläfenabdichtung. Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck.

Kl. 30k. Gr 13. Nr. 548 621. Atmungsmaske. Klepper-Faltboot-Werke G. m. b. H., Rosenheim.

Kl. 61a. Gr. 19. Nr. 548 660. Von einer gefälteten Nebelfilterschicht quer zur Strömungsrichtung der Atmungsluft durchsetztes Atmungsfilter. Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck.

Kl. 61a. Gr. 19. Nr. 550 024. Druckminderventil, insbesondere für Atmungsgeräte. Deutsche Gasglühlicht-Auer-Ges. m. b. H., Berlin.

Straßenbau und Straßenreinigung

(Zusammengestellt von dem Patentbüro Johannes Koch, Berlin NO. 18, Große Frankfurter Straße 59.)

Erteilte Patente.

Kl. 19 e. 576 977. Martin Heine in Schwelm, Westf. Wegweiser mit drehbaren und in der Höhe einstellbaren Weiserschildern. Es geht hier darum, die Weiserschilder an den Wegweisersäulen derart anzubringen, daß ihre Sichtbarkeit und damit ein schnelles Erkennen der Weiserschilder gewährleistet ist. Insbesondere wird es ermöglicht, bei Wegweisern, Verkehrsanzeigern u. dgl., die mehrere Weiserschilder zueinander und zur Säule so anzuordnen, daß sie nach allen Seiten hin frei sichtbar sind und, gleichgültig, von welcher Seite der Blick des Straßenbenutzers, z. B. des Autofahrers, auf sie fällt, einander nicht überdecken. Um dies zu erreichen sind die lotrechten Tragarme der Weiserschilder in vorzugsweise kreisrunde Aussparungen zweier oder mehrerer waagerechter Tragmittel, z. B. Scheiben, die in lotrechtem Abstande voneinander an der Weisersäule befestigt sind, eingesteckt.

Kl. 80 a. 577 127. Straßenbau-Akt.-Ges. in Köln. Teermakadamanlage. Die neue Anlage zeichnet sich dadurch aus, daß zwischen Trockentrommel und Mischer ein oder mehrere Speichersilos zwischengeschaltet werden, in denen die Temperatur des Stein-Sand-Gemisches unter gleichzeitiger Entfernung des Wasserdampfes auf das genaueste geregelt wird. Diese Temperaturregelung erfolgt dadurch, daß durch das Mineralgemisch ein je nach Bedarf kälterer oder wärmerer Luftstrom hindurchgeblasen wird. Die Speichersilos, in denen größere Mengen auch verschiedener Körnung angesammelt werden, haben zugleich den großen Vorteil, daß sie Steinzufuhr und Mischvorgang unabhängig voneinander machen.

Kl. 19 c. 578 048. Otto Schmid in Laufach, Unterfranken. Bewehrung für Straßendecken. Es sind bereits starre rostartige oder auch etwas biegsame Gitter bekannt, die als Bewehrung für Straßendecken dienen. Ebenso ist die Zusammenfügung einer Bewehrung aus Eisengliedern, die durch waagerechte Stäbe miteinander verbunden sind und um diese als Drehachsen in einer senkrechten Ebene drehbar sind, nicht neu. Diese bekannte Bewehrung läßt sich infolge ihrer Gelenkigkeit wohl den Höhenunterschieden in der Straßendecke, nicht aber den Straßenkrümmungen anpassen, an welchen die aufeinanderfolgenden Eisenglieder des Gitters schiefwinklig zueinander eingestellt werden müßten. Bei der neuen Bewehrung sind demgegenüber die Eisenglieder und die zwecks Verbindung derselben zu einer Bewehrung dienenden waagerechten Stäbe zusätzlich in einer waagerechten Ebene gegeneinander verschwenkbar. Diese Verschwenkbarkeit wird beispielsweise dadurch erreicht, daß die Lageröffnungen für die waagerechten Stäbe in den Eisengliedern als Langlöcher ausgebildet und zwischen den miteinander verbundenen Gliedern kleine Zwischenräume angeordnet sind.

Kl. 80 a. 576 764. Universal Rubber Paviors, Ltd., Lucien Gaisman in Audenshaw, Manchester, und Arthur Francis Sexton in Ashten-under Lyne, Lancashire, England. Verfahren zum Herstellen von aus Betonblöcken bestehenden Pflastersteinen. In neuartiger Weise wird das Verfahren zum Herstellen von aus Betonblöcken mit schwalbenschwanzförmigen Unterschneidungen bestehenden Pflastersteinen, bei denen nach dem Abbinden des Betons eine Gummiauflage aufgebracht und sodann vulkanisiert wird, dadurch wesentlich vereinfacht, daß zum Herstellen der zur Verankerung der Gummiauflage dienenden Ausnehmungen in dem Betonblock eine abziehbare Platte aus weichem, nachgiebigem Stoff, z. B. aus Gummi, verwendet wird.

Kl. 19 c. 580 437 Anton Schneider, Eschelbach, Baden. Straßenfahrbahn. Man hat bereits vorgeschlagen, zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Betondecken von Fahrstraßen sowie zur Verminderung der durch sie weitergeleiteten Erschütterungen des Erdbodens nach dem Straßenquerprofil gewölbte Betonplatten zu verwenden, die an ihrer Unterseite der Verstärkung dienende Stützränder und Zapfen tragen, welche in einer gemeinsamen Ebene enden. Da die Platten auf dem Erdboden selbst gegossen werden, ruhen sie mit ihrer Unterseite und derjenigen der Zapfen fest auf ihm auf. Alle sie treffenden Stöße werden starke Erschütterungen des Erdbodens hervorrufen, und die sich ergebenden Bodenwellen werden noch in sehr erheblichem Maße auf die an den Straßenseiten liegenden Baulichkeiten einwirken. Die Einwirkungen der Bodenwellen werden bei der neuen Fahrbahn auf ein geringes Maß beschränkt, indem jede Fahrbahnplatte ein Ganzes mit den sie stützenden Längsträgern bilden, die in geringen Abständen als Rippenträger von großer Steghöhe ausgebildet sind und mit ihren schneideartigen Unterkanten in voller Länge auf dem gewachsenen Erdboden ruhen. Hierbei sind die Rippenträger mit durchgehenden Zugstangen auf einen gelenkigen Zusammenschluß der einzelnen Fahrbahnplatten ausgerüstet, der ihnen unter der Einwirkung eines rollenden Fahrzeuges eine Bewegbarkeit in der Fahrtrichtungsebene sichert.

Kl. 80 a. 579 200. Koehring Company, Milwaukee, V.St.A. Abfüllvorrichtung, insbesondere für Betonmischmaschinen. Bei den bekannten Betonmischmaschinen ist ein Wasserbehälter vorgesehen, in dem ein Kolben mit einem nach unten gerichteten Ansatz senkrecht verstellbar angeordnet ist. Bei diesen Vorrichtungen ist eine genaue Abfüllung einer bestimmten Wassermenge dann nicht ohne weiteres möglich, wenn der Behälter bzw. die ganze Betonmaschine schräg steht, wie dies insbesondere bei am Wegrande stehenden Straßenbetonmischmaschinen oft der Fall ist. Zu diesem Zwecke wird im Gegensatz zu den bekannten Anordnungen der Kolben ohne Abdichtung gegenüber der Behälterwand ausgeführt. Er erhält eine nach oben gerichtete Manschette, deren Höhe ungefähr der maximalen Schräglage der Maschine entspricht. Der Boden des Kolbens trägt einen rohrförmigen Ansatz, dessen Länge der maximalen Eintauchtiefe des Heberohres entspricht. Dieses Heberohr dient sowohl zur Abführung als auch zur Absaugung der Wassermenge oberhalb des Kolbenrandes.

Kl. 19 c. 580 651. Verfahren zur Herstellung rauher Straßendecken mit in größeren Abständen in eine bituminöse Deckschicht eingebetteten Pflasterkörpern. Albert Lugino, Berlin-Wilmersdorf, Konstanzer Str. 55.

Kl. 19 c. M. 116 491. Bewehrung für Straßendecken. Egenio Miozzi, Fürth i. Bayern.

Kl. 54 h. B. 156 623. Gläserner Pflasterstein für Reklame- und Markierungszwecke. Charles Ernest Marie Joseph de Brisson de Laroche u. Paul Eugéne Vincent, Paris. Bekanntgemacht am 6. 7. 1933, Einspruchsfrist bis 5. 9. 1933.

Kl. 80 b. C. 44 454. Verfahren zur Herstellung von Straßenbaustoffen. Giovanni Della Coletta, Udine, Italien.

Kl. 19 b. 579 401. Kleinkehrmaschine. Dr. Gustav Spieß, Frankfurt a. M., Schaumainkai 25.

Kl. 84 c. 579 544. Verfahren zur Herstellung von Tunneln, insbesondere unter städtischen Straßen. Hermann Wadzeck, Berlin-Tempelhof, Hohenzollernkorso 12 a.

Kl. 19 c. 1 269 662. Dr. Anton Breuer, Köln. Kaltteer-Handspritzmaschine. Neu ist eine Vorrichtung zum Verspritzen oder Verteilen von Kaltteeren oder dergleichen für den neuzeitlichen Straßenbau bestimmt, bestehend aus einem Fahrgestell mit Einrichtung zur Auflagerung eines Teerbehälters (Teerfasses), einer handbetriebenen Teerpumpe (zweckmäßige Flügelpumpe), einem an die Saugleitung anschließbaren, in den auf das Fahrgestell aufgelagerten Teerbehälter (Teerfaß) eintauchbarem Sauger, einem Windkessel in der Druckleitung und einer Verteilvorrichtung für den Kaltteer (Spritzrohr mit Spritzdüse) am Ende der Druckleitung.

Kl. 19 c. 1 269 955. Francis Gordon Small, London, Straßenbelegung. Die neue Straßenbelegung besteht aus dreieckigen, metallischen, mit drei Füßen versehenen Blöcken, die auf eine geeignete Unterlage aufgelegt sind, wobei die Fugen zwischen den Blöcken mit Asphalt oder einem sonst geeigneten plastischen Mittel gefüllt werden. Vorzugsweise werden die Blöcke auf ein zementhaltiges Fundament o. dgl. gelegt, welches mit einer Flüssigkeitsschutzschicht abgedeckt wird, die dazu dient, die Blöcke in ihrer Lage derart zu halten, daß sie ein wenig voneinander getrennt sind, und die gleichzeitig den Blöcken bei

Temperaturschwankungen gestattet sich zu dehnen bzw. zusammenzuziehen.

Kl. 19 c. 1 269 966. Francis Gordon Small, Middlesex, England. Straßenbelag. In neuartiger Weise werden die zum Straßenbelag dienenden Blöcke, ferner die Deckel von Einsteigschächten u. dgl. mit Vorsprüngen verschiedener Höhe versehen. Diese Vorsprünge können beliebig gewünschte Form haben und symmetrisch oder in anderer Weise auf dem Straßendeckungsteil angeordnet sein, mit dem sie verbunden sind. Die höheren Vorsprünge, die gruppenweise angeordnet werden können, vermögen auf die Innenseite der Hufeisen zu wirken, so daß die Pferde einen festen Halt auf der Straße gewinnen können, wenn Gleitgefahr besteht.

Kl. 19 c. 1 269 567. Jakob Haas, Darmstadt. Eisenbetonkalken zur Herstellung von Straßendecken. Das Neue besteht darin, daß als Straßendecke vorbereitete Eisenbetonbalken bzw. Auflager verwendet werden. Die Balken nebst Auflager können als einheitliche Bauelemente in großer Zahl fabrikmäßig hergestellt werden, können also fertig an die Baustelle verbracht und mit geringstem Zeitaufwand auf Auflager besonderer Art verlegt werden. Hierbei kann das Erdreich zwischen den Auflagern sowohl freitragend überspannt werden, als auch mit zum Tragen herangezogen werden. Neu ist fernerhin, daß zum Schutz der Straßendecke gegen unzulässige Spannungen und Brüche, welche durch ungleichmäßige Sackungen des Untergrundes entstehen können, die Betonbalken gelenkig auf die Auflager aufgelegt sind, indem ihre Berührungsstellen z. B. zylindrisch, im Querschnitt also kreisförmig, ausgebildet sind.

Kl. 19 c. 1 270 573. Sprengdüse, insbesondere für Teer- oder Bitumenemulsionen. W. & J. Scheid, Limburg a. d. Lahn.

Bücherschau.

Buchanzeigen.

Dtsch. Ausschuß für Technisches Schulwesen E. V. Berlin. Der Ingenieur. Ratgeber f. d. Berufswahl. Führer in den Beruf. Berlin: VDI-Verlag 1933. IV, 90 S. 8⁰. — Preis 1,25 RM.

Bauer, Bruno. Das Zusammenwirken von Beton und Eisen an Eisenbetonstutzenbau. Wien: Gerold & Co. 1933. 64 S. M. Fig. 1 Taf. 8⁰. — Preis 3,— RM.

Die deutsche **Eisen- und Stahl-Industrie** 1933. Aufbau, Entwicklung, Werke, Statistik und Finanzen von Konzernen, Gruppen und Einzelunternehmungen der Eisen- und Stahl-Industrie, ihre Interessengebiete und Verflechtungen. Als Manuskript gedruckt. (Berlin SW. 19, Seydelstr. 12/3.) Das Spezial-Arch. d. dtsch. Wirtschaft (R. & H. Hoppenstedt 1933). 239 S. 4⁰. — Preis 10,80 RM.

Kehr, Dietrich. Die Berechnung von Regenwasserabflüssen. Ein Leitfaden f. Studierende u. Ingenieure d. Praxis. Veröff. d. Abwasserfachgruppe d. Dtsch. Ges. f. Bauwesen. München-Berlin: Oldenbourg 1933. 71 S. 8⁰. — Preis 4,— RM.

Kühl, Hans u. Hans **Berchem.** Die Reaktion zwischen Tonerdezement und Wasser, ein Beitrag zur Erhärtungstheorie.

Mitt. a. d. Zementtechn. Inst. f. Techn. Hochschule Berlin, H. 39. Berlin: Zementverlag 1932. 40 S., m. Abb. 8⁰. — Preis 1,— RM.

Schneider, Eduard, Baurat. Die Siedlungsstraße und ihre Befestigung. Allgem. Industrie-Verlag, G. m. b. H., Berlin SW. 11.

Mengeringhausen, Max. Richtig installieren! Unter Mitarbeit von Georg Ehlers. Berlin: VDI-Verlag 1933. 4, 54 Bl. m. Abb. 4⁰. — Preis 7,50 RM.

Nauck, Alfred. Installation von Warmwasseranlagen. Leipzig: Jänecke 1933. 152 S. 79 Abb. 8⁰. — Preis 5,80 RM.

Nemenyi, Paul. Wasserbauliche Strömungslehre. Leipzig: J. A. Barth 1933. VIII, 275 S. 324 Fig. i. Text. 8⁰. — Preis 28,—, geb. 29,80 RM.

Rasche, Arthur. Das ABC der Abgasabführung von häuslichen Gasfeuerstätten. **1. Auflage.** Schönebeck-Bad Salzelmen: A. Rasche 1933. 30 Bl. m. Abb. 8⁰. — Preis 3,20 RM. i. Schellhefter.

Saliger, Rudolf. Der Eisenbeton, seine Berechnung und Gestaltung. **6. Auflage.** Leipzig: Kröner 1933. 661 S. 543 Abb. u. 146 Zahlentaf. 8⁰. — Preis 26,—, geb. 28,— RM.

Saliger, Rudolf. Versuche an Säulen mit hochwertiger Stahlbewehrung. Mitt. über Versuche ausgef. vom Öster-Eisenbeton-Ausschuß, H. 13: **Emperger,** Fritz. 4. Bericht des Unterausschusses für Säulen. — **Müller,** Wolf Joh. Bericht über das Verhalten von Spezialbetonrohren bei der Verwendung als Kanalisationsrohre. — **Stern,** Ottokar. Normung der Zuschlagstoffe. — **Herzka,** Leopold. Versuche mit steckmetallbewehrten Betonplatten. — Wien: Österr. Ingenieur- u. Architekten-Verein (Deuticke in Komm.) 1933. 106 S. Abb. 8⁰. — Preis 7,— RM.

Sautter, Leopold. Wärme- und Schall-Schutz im Hochbau. Bauwelt, Reih. 1. Berlin: Bauwelt-Verl. 1933. 60 S. m. Fig. 4⁰. — Preis: 2,70 RM.

Sieberg, August. Die Erdbebenforschung und ihre Verwertung für Technik, Bergbau und Geologie. Jena: Gustav Fischer 1933. VII, 144 S. 52 Abb. 8⁰. — Preis 3,20 RM.

Swohn, Eberhard. Die Kalkgrenze des Portlandzementes. Mitt. a. d. Zementtechn. Inst. d. Techn. Hochschule Berlin. H. 40. Berlin: Zement-Verl. 1932 49 S. m. Fig. 8⁰. — Preis 3,20 RM.

Scharrer, Gottlieb u. Otto **Brötz.** Gebäudeschwingungen. Forschungsarb. a. d. Geb. d. Ingenieurwesens, H. 359. Berlin: VDI-Verlag 1933. 24 S. 4⁰. — Preis 5,—, f. VDI-Mitgl. 4,50 RM.

Müller, Reg. Rat Dr. Das sächsische Baurecht. Sächsische Verwaltungspraxis Jahrg. 10, 1933, Sonderausg. 4. Dresden: Verlag Aus- u. Fortbildg. (Komm.: C. Fr. Fleischer, Leipzig) 1933. 136 Sp. 4⁰. — Preis 2,— RM.

Polizeiverordnung über das Leichenwesen vom 18. 4. 1933. (MBliV. II/141). Bielefeld: Bertelsman 1933. 16 S. 8⁰. — Preis 0,45 RM.

Verkehrsordnung für **Frankreich** (Code de la route). Dekret vom 31. Dez. 1922 (Journal officiel vom 6. Jan. 1923), abgeändert durch Dekret vom 12. Sept. 1925 (Journal officiel v. 17. Sept. 1925) ... Vollst. Text in dt. Sprache unter Berücksichtigung aller Abänderungen und insbesondere d. Dekrets vom 19. Jan. 1933. Neueste Ausg. Strasbourg: Heitz & Co. 1933. 69 S. 8⁰. — Preis 1,— RM.

Das **preußische Wassergesetz** vom 7. 4. 1913. Eingeleitet von Friedrich **Wilke.** Berlin: Waisenhaus 1933. 10, 93, 261 S. 8⁰. — Preis 6,—, geb. 7,— RM.

Aschoff, Karl. Über Badesalze. Veröff. d. Zentralstelle f. Balneologie. N. F. Heft 37. Berlin: R. Schoetz 1933. 24 S. 8⁰. — Preis 1,20 RM.

Deinlein, Maria Renata. Verweilzeiten der Radiumemanation (Radon) im menschlichen Körper bei Trinkkuren. S. 127—134 d. Mitteilungen d. Inst. f. Radiumforschg. Nr. 307. Wien-Leipzig: Hölder-Pichler-Tempsky, Akad. d. Wiss. in Komm. 1933.

Fresenius, Ludwig. Was ist ein Mineralwasser? Beitrag zur Entwicklung der Ansichten in Deutschland. Veröff. d. Zentralstelle f. Balneologie. N. F. Heft 35. Berlin: R. Schoetz 1933. 32 S. 8⁰. — Preis 1,50 RM.

Haeberlin, Carl u. Günter **Krauel.** Die Kur an den deutschen Seeküsten und ihre Wirkung, nach den Ergebnissen klimatophysiologischer Forschung dargestellt. Hamburg: Carl Griese 1933. 23 Bl. u. S. m. Fig., 2 Kt. — Preis 3,— RM.

Verband deutscher Ostseebäder e. V. Die deutschen Ostseebäder. Ausg. 34 (1933). Leipzig: Heling in Komm. 1933. 149 S. m. Abb., 1 Karte. 8⁰. — Preis 0,60 RM.

Busse, Hanns. Bekämpfung der Arbeitsermüdung bei Bandmontage. Schriften z. Wirtschaftspsychol. u. z. Arbeitswiss. Heft 46. Leipzig: J. A. Barth 1933. 26 S. 8⁰. — Preis 2.— RM.

Reichsgesundheitsamt u. **Deutsche Gesellschaft für Gewerbehygiene.** Merkblatt über Händereinigung bei der Herstellung und Verwendung von Farben. Ausg. 1933. Berlin: J. Springer 1933. 1 Bl. 8⁰. — Preis 0,10 RM.

Beinroth, Fritz. Der Hausschwamm. Eine Anleitung zum Erkennen desselben. Winnenden; Stuttgart: Wegner 1933. 22 S. 1 Textfig. u. 9 Mikroaufnahmen. 8⁰. — Preis 0,75 RM.

Rippel, August. Vorlesungen über Boden-Mikrobiologie. Berlin: J. Springer 1933. VIII, 161 S. 8⁰. — Preis 6,90 RM.

Sverdrup, Harald Ulrik. Vereinfachtes Verfahren zur Berechnung der Druck- und Massenverteilung im Meere. Geofysische Publikasjoner. Vol. 10, Nr. 1. Oslo: Cammermeyer in Komm. 1933. 9 S. — Preis Kr. 1,50.

Schmitt, Cornel. Lebensgemeinschaften der deutschen Heimat Die Wiese. Leipzig: Quelle & Meyer 1933. 33 S. m. Abb. 8⁰. — Preis 1,60 RM.

Kieser, A. J. Handbuch der chemisch-technischen Apparate, maschinellen Hilfsmittel und Werkstoffe. Ein lexikalisches Nachschlagewerk f. Chemiker und Ingenieure. 1. Lfg. 96 S. Leipzig: Spamer 1932. — Preis je Lfg. RM. 8,50.

Dorner, W. Methoden zur Untersuchung von Bakterienreinkulturen mit einem Schema zur Beschreibung von Bakterien. Herausgegeben v. Ausschuß f. Bakteriologische Technik der Gesellschaft Amerikanischer Bakteriologen. Deutsche Übertragung der Ausgabe 1932 des „Manual of pure culture study of Bacteria“ von Dr. W. **Dorner.** Hannover: M. & H. Schaper 1933. — Preis RM. 6,—.

Lengerken, Hanns von. Das Schädlingsbuch (für Gärtner, Gartenfreunde, Siedler, Obst- und Gemüsebauer, Baumschulenbesitzer, Warmhauszüchter und verwandte Berufe zur Erkennung und Bekämpfung tierischer Schädlinge). Berlin 2 Brehm-Verlag 1932. 194 S. 88 Abb. n. Zeichng. v. Fr. S c h m i d t - J u n k. — Preis geb. RM. 4,80.

Buchbesprechungen.

Kurz, Hermann, Dr.-Ing., Regierungsbaumeister a. D., Kreisbaurat: Die Wirtschaftlichkeit von Straßendecken und ihre Bedeutung für die planmäßige Anpassung von Straßennetzen an die Bedürfnisse des Verkehrs. 75 Seiten, Preis brosch. RM. 4,50 (Porto extra). Straßenbau-Verlag Martin Boerner, Halle-Saale.

In dem Werkchen wird die Wirtschaftlichkeit der neueren Straßendecken insofern neuartig behandelt, als sie mehr als bisher üblich die Betriebskosten der Fahrzeughaltung berücksichtigt. Und der Verfasser hat eigentlich Recht. Wir Straßenbauer sind allzu leicht geneigt, die Straße für sich als Selbstzweck zu betrachten. Die Schäden an den Fahrzeugen, soweit sie nicht gerade Achsbrüche sind und zur Haftbarmachung führen, kümmern uns weniger. Aber sie bilden ebenso eine Vergeudung an Volksvermögen wie die kostspielige Unterhaltung schlechter Straßen auch.

Die Schrift betont daher, daß es nicht richtig sei, den Schwerpunkt auf die Lebensdauer einer Straße allein zu legen, sondern es müsse an deren Stelle der scharf umrissene Begriff der w i r t s c h a f t l i c h s t e n G e b r a u c h s d a u e r treten. Und das ist richtig. Auf das menschliche Leben übertragen: Mit der Lebensverlängerung allein ist es nicht getan, das Leben muß bei einiger Gesundheit auch lebenswert sein. Man kann die Lebensdauer einer holprigen Straße unter Umständen bis in alle Ewigkeit hinziehen, aber frag mich nur nicht, welches Unheil unterdessen an den Fahrzeugen angerichtet wird.

Dies sind ungefähr die neuen Gedankengänge in der Schrift, die in Tafeln und Tabellen reichliches Zahlenmaterial über die wirtschaftlichste Gebrauchsdauer der verschiedenen neuzeitlichen Straßenbefestigungen beibringt.

Die Schrift kann jedem, der mit dem Straßenbau zu tun hat, dem Praktiker wie dem Studierenden, aufs beste empfohlen werden. Ed. S c h n e i d e r.

Drägerwerk, Lübeck: Dräger-Gasschutz im Luftschutz. **2. Ausgabe** (mit Ergänzungen). Lübeck 1933. Kommissions-Verlag H. G. Rathgens G. m. b. H., Lübeck.

In einer Zeit, in der es Deutschland versagt ist, durch militärische Maßnahmen den bei kriegerischen Verwicklungen möglichen Angriffen aus der Luft entgegenzuwirken, ist es mehr denn je erforderlich, alle Kräfte in den Dienst des uns von unseren ehemaligen Kriegsgegnern zugestandenen p a s s i v e n L u f t s c h u t z e s zu stellen.

Das Drägerwerk in Lübeck erfüllt eine Pflicht gegenüber dem Volksganzen, wenn es in einer Druckschrift einen Überblick über die Organisation des Luftschutzes in Deutschland gibt und hierbei seine reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Gasschutzwesens für den Luftschutz nutzbar macht.

Das mit Bildern und Erläuterungsskizzen reich ausgestattete Werk (91 Abb.) enthält einen kurzen Abriß über die Rechtslage, sowohl über die internationale, als auch insbesondere über die für das Deutsche Reich geltende. Die militärischen und technischen Erwägungen, die für die Anwendung chemischer Kampfmittel maßgebend sind, werden von schweizerischen Militärs — den Obersten B a n d i und F i e r z — behandelt. Ausführliche Darlegungen gelten dem Verhalten der verschiedenen chemischen Gaskampfstoffe im Luftraum und den Möglichkeiten zu ihrer Vernichtung. Den Hauptteil des Bändchens nehmen die Ausführungen über die Organisation des Luftschutzes, sowie über den Individual- und Kollektiv-Gasschutz ein.

Als Ganzes bedeutet das Bändchen nicht nur eine wertvolle Ergänzung zu den vom Drägerwerk in Lübeck eingerichteten Unterrichtskursen, sondern es vermittelt auch für sich allein ein klares Bild über die Notwendigkeit und die Bedeutung der deutschen Luftschutzorganisation.

L i e s e g a n g, Berlin.

Manthey, Arthur: S p o r t p l a t z b a u a l s P r o b l e m d e r S t a d t p l a n u n g. Verlag Rudolph & Meister, Kassel 1933. Mit 11 graphischen Darstellungen, ca. 15 größeren tabellarischen Übersichten, 5 Bebauungsplänen und 6 Seiten Schriftenverzeichnis. 151 Seiten 8⁰, Preis 6,80 RM.

Es war unbedingt notwendig, den Sportplatzbau einmal grundlegend in seiner Bedeutung für das Volksganze zu behandeln und ihn dabei besonders als Problem der Stadtplanung wissenschaftlich zu betrachten. Wenn man auch bisher über die Bedeutung der Sportplätze an sich schon völlig im klaren war, so hat man doch bei der Platzwahl und dem Bau selbst meist nur recht wenige Überlegungen angestellt im Interesse einer raschen Arbeitsbeschaffung mit möglichst vielen reinen Arbeitstagschichten. Erst später stellten sich gewisse Mängel solch schnell angelegter Plätze oder der unpassenden Bebauung ihrer Umgebung heraus.

Hier gibt nun die Schrift Dr. Ing. Mantheys die unentbehrlichen Grundlagen für die richtige Anordnung, für die richtige Platzgröße und für die städtebaulich richtige Eingliederung in technischer und gesundheitlicher Hinsicht. Diese Grundlagen ergeben sich als Folgerung aus der umfangreichen Darstellung der bisherigen Verhältnisse und ihrer Entwicklung seit den ältesten Zeiten. Bedeutsam ist z. B. die Wiedergabe einer Forderung Platons bezüglich der Platzwahl der Gebäude für die Leibesübungen und der Übungsbahnen. Wichtig und aufschlußreich sind die vielen Tabellen und graphischen Darstellungen über die neuere Entwicklung der Sportplätze, über ihre Zahl, Größe, ihre Verteilung auf Stadt und Land und auf den Kopf der Bevölkerung. Des weiteren werden die Wechselbeziehungen und Zusammenhänge sozialer, kultureller und wirtschaftlicher Art der dicht bebauten Stadtgebiete mit Spiel- und Sportplätzen und allgemeinen Erholungs-Grünflächen aufgezeigt; die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen zu ihrer Schaffung sind mit klaren Worten, belegt durch viele Beispiele, dargestellt. Die technischen Grundlagen, die verschiedenen Berechnungsgrößen für alle Arten Übungsflächen erscheinen für die Platzfrage nicht minder wichtig. Die reichsgesetzlichen Vorschriften, die als Grundlagen für ein gesundes Volk die Leibesübungen, den Sport und die Erholungsmöglich-

keiten und den Bau von entsprechenden Anlagen besonders zu fördern bestrebt sind, werden ebenso wie die Finanzierungsfragen und möglichen Bauerleichterungen durch Inanspruchnahme des freiwilligen Arbeitsdienstes und dergleichen mehr umfassend behandelt.

Kurz alle theoretischen und praktischen Fragen, die Entwurf, Bau und Finanzierung betreffen, sind beantwortet und eine Fülle von Anregungen sind gegeben. Das vielseitige, nach einzelnen Gebieten geordnete, gewissenhaft zusammengestellte Schriftenverzeichnis verdient besondere Beachtung. So ist das Buch als grundlegendes Werk ein notwendiges Rüstzeug für den Städtebauer, für den Ingenieur und Volkshygieniker, für Behörden und Verwaltungen und es kann auch allen sportlich interessierten Kreisen zur Anschaffung sehr empfohlen werden als ein wertvolles Buch, das Übersicht und Auskunft in solchen Fragen wie kein anderes zu geben vermag.

Eugen Weber, Berlin.

Holzschutz in der Landwirtschaft. Widerstandsfähigkeit gegen chemische Einflüsse. Mitteilungen des Fachausschusses für Holzfragen beim V.D.I. und Dt. Forstverein. Berlin 1933. DIN A 5, 58 S. Preis brosch. 2,— RM. — (Geschäftsstelle: Berlin NW 7, Hermann-Göring-Straße, Ingenieur-Haus.)

Das Holz ist ein hochwertiger Werkstoff, der bei gleichem Eigengewicht die 1½fach höhere Last als Stahl und andere Werkstoffe zu tragen vermag. Es zählt zu unseren wertvollsten und reichsten einheimischen Bodenschätzen; 27 v.H. der Fläche des Deutschen Reiches bezw. 40 v.H. der der bodenmäßig genutzten Fläche des Deutschen Reiches sind Wald. Für die Landwirtschaft ist das Holz ein guter und ungewöhnlich billiger Baustoff für Wohnungen, Stallbauten und insbesondere Schweineställe, namentlich wenn die Landwirtschaft mit Waldbesitz verbunden ist.

Lebensbedingungen und Verbreitung der holzzerstörenden Pilze und Insekten werden geschildert, ebenso die Verfahren der Konservierung und des Holzschutzes, mit besonderer Berücksichtigung der Landwirtschaft. Weiterhin wird die Widerstandsfähigkeit des Holzes gegen chemische Einflüsse dargelegt. Die chemische Widerstandsfähigkeit des Holzes steigt mit dem zunehmenden spezifischen Trockengewicht und ist bei den Nadelhölzern höher als bei den Laubhölzern. Die voraussichtliche Korrosionswirkung eines Holzes kann nach dem pH-Wert geschätzt werden (unter pH = 2 und über pH = 11).

Das Büchlein stellt eine auf wissenschaftlichen Grundlagen gegebene, für die Praxis wertvolle Übersicht dar.

Unter den Holzschädlingen hätten auch noch einige nicht belanglose, wie Ameisen, Flechtlinge u. a., berücksichtigt werden müssen. Die einschlägige Literatur über Holzschädlinge bleibt im Verzeichnis unberücksichtigt.

Wilhelmi.

Schwarze, Geh. Baurat Dr.-Ing.: „Reichsbahn und Wissenschaft". Ein Auskunftsbuch für Universitäten, Hochschulen und Behörden. Berlin 1933. 103 Seiten mit 4 Abbildungen. Preis 3,60 RM. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn.

Die vorliegende Arbeit beruht auf den Erfahrungen des Verfassers bei der Leitung der Studienkonferenzen, die die Deutsche Reichsbahn mit Professoren der Universitäten und Hochschulen — in diesem Jahre nunmehr zum vierten Male — veranstaltet. Bei diesen Konferenzen hatte es sich gezeigt, daß eine der ersten Voraussetzungen für ein fruchtbares Zusammenarbeiten — die Kenntnis der beiderseitigen Einrichtungen und Arbeiten — nicht überall erfüllt war. Der Verfasser hat daher das Material, das für die Zusammenarbeit von Reichsbahn und Hochschulen von besonderem Wert ist, in diesem Heftchen zusammengefaßt und so ein wertvolles Auskunftsbuch geschaffen. Ausgehend von der schon vielfach vertretenen volkswirtschaftlichen Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis werden dann im einzelnen die Beziehungen zwischen Wissenschaft und Reichsbahn dargelegt, die sich aus der Stellung der Reichsbahn zu Staat und Wirtschaft notwendigerweise ergeben und die in den alljährlich stattfindenden Studienkonferenzen eine einheitliche und zielsetzende Förderung gefunden haben. Sehr anregend für den Wissenschaftler sind besonders die hier veröffentlichten Hinweise auf Probleme und Dissertationsthemen aus Arbeitsgebieten der Reichsbahn.

Die Anlagen enthalten u. a. Verzeichnisse der deutschen Universitäten und Hochschulen und der für die Zusammenarbeit zuständigen Reichsbahndirektionen, der Unterrichtsministerien und der an den Hochschulen stattfindenden Vorlesungen über Eisenbahn- und Verkehrswesen.

Das Buch wird — über den eigentlichen Zweck hinaus, Unterlagen für die Studienkonferenzen der Reichsbahn zu sein — den Hochschulbehörden, aber auch anderen zentralen Behörden und großen Privatbetrieben praktisch zu nutzende Anregungen geben.

Mitteilungen aus der Industrie 

Die Stahlrost-Straße.

Das durch die Maßnahmen der Reichsregierung zur Unterstützung der Automobil-Industrie geförderte Ansteigen des Verkehrs zwingt die Straßentechnik dazu, den damit immer größer werdenden Abnutzungserscheinungen der Straßendecken Rechnung zu tragen. Die bisherigen Bauweisen sind entweder technisch den erhöhten Anforderungen nicht mehr gewachsen (Zerstörungen, Schlaglöcher, Wellen, kurze Lebensdauer), oder sie bedingen zu hohe Anschaffungskosten.

Nun ist es in Anlehnung an englische Vorbilder nach mehrjährigen Vorarbeiten endlich gelungen, in der „Stahlroststraße" ein Bausystem zu entwickeln, das wohl allen technischen und wirtschaftlichen Anforderungen genügt, die man an eine starkem Verkehr ausgesetzte Straße zu stellen gezwungen ist.

Die Stahlkonstruktion hat die Form eines Rostes und bildet eine zusammenhängende ununterbrochene Straßendecke.

Die Verbindung der Elemente untereinander erfolgt durch Elektro-Schweißung an Ort und Stelle, nach einer für diesen Sonderzweck ausgearbeiteten Art.

Die Konstruktion ist so ausgebildet, daß auch ein Straßenunterbau schwacher Art genügt, um schwerste Verkehrslasten zu tragen. Eine Verankerung im Boden ist nicht erforderlich.

Die Decke besitzt zufolge ihrer Konstruktionsart eine derartige Haftfähigkeit am Boden, daß auch bei stärkster Beanspruchung (selbst auf geneigter Straße) eine Lageveränderung (Rutschen) ausgeschlossen ist.

Die Stahlrostkonstruktion ist nachgiebig genug, um sich allen normalen Richtungs- und Steigungsänderungen im Straßenzug ohne besondere Formgebung anzupassen. Die Decke kann daher auch unter den außergewöhnlichen Verhältnissen (Terrainsenkungen, Frostauftreibungen in Sumpfgebieten, Erschütterungen durch Erdbeben usw.) keine Sprünge und Risse erhalten.

Sie gewährleistet größte Verschleißfestigkeit. Geleise. Wellen, Schlaglöcher etc. sind ausgeschlossen.

Sie weist bessere Fahreigenschaften auf als Asphalt oder Betonstraßen, erhält bei der Benutzung eine griffige Oberflächenstruktur, die als Gleitschutz wirkt und ständig erhalten bleibt. Diese Struktur bildet sich in der Weise, daß die weichere Füllmasse gegenüber den widerstandsfähigeren Stahlstäben um ein geringes und begrenztes Maß (2 bis 4 mm) zurücktritt. Die Straße erhält dadurch eine leicht wellige Oberfläche, die zwar genügt, das Gleiten der Fahrzeuge wesentlich zu vermindern, jedoch so gering ist, daß sie bei keinem Fahrzeug (nicht einmal bei Radfahrern) merkbar in Erscheinung tritt. Eine Saugwirkung ist ausgeschlossen, weil nach einer schwachen und gewünschten Abnützung der Füllmasse eine Berührung der Radreifen nur noch mit den Roststäben stattfindet.

Trotz ihrer ausgesprochenen Eignung als Autostraße ist die Stahlroststraße auch für Fuhrwerksverkehr sehr gut benutzbar. Sie ist zufolge Verwendung eines Baustoffes höchster Qualität trotz größter Widerstandsfähig-

keit gewichtsmäßig die leichteste Straßendecke überhaupt. Die Transportkosten des Materials spielen daher selbst auf weite Strecken keine besondere Rolle. Besonders für Gebiete mit wenig oder schlechtem Steinmaterial ist die Bauweise geeignet.

Im Gegensatz zu vielen anderen Bauweisen läßt die Stahlroststraße sich jedem Verkehr anpassen und kann in allen Stärkeklassen vom Fußweg bis zur schwersten überhaupt möglichen Straßendecke hergestellt werden.

Schließlich ist ein besonderer Vorzug der Konstruktion in der Verwendung ausschließlich im Inland erzeugbarer Materialien zu erblicken.

An die Füllmasse werden keine besonderen Ansprüche hinsichtlich allgemeiner mechanischer Widerstandsfähigkeit, Verschleißfestigkeit usw. gestellt, da die Verkehrsbeanspruchung fast ausschließlich die Roststäbe trifft.

In Betracht kommen in erster Linie billige Teermischungen oder deutsches Bitumen.

Nach den praktischen Erfahrungen genügt eine Ausfüllung der Roststabzwischenräume mit gewöhnlichem Kies, der an der Oberfläche mit Bitumen-Emulsion nach einem Kaltverfahren ein- bis zweischichtig getränkt wird. Diese Oberflächenbehandlung soll in erster Linie dem Wasserabschluß dienen und die Staubbildung verhindern.

Im bisherigen Straßenbau steht man solchen Tränkungsverfahren oft skeptisch gegenüber, da die dünne Tränkungsschicht, die speziell bei den billigeren Kaltverfahren nur eine geringe mechanische Widerstandsfähigkeit hat, sehr rasch verschleißt (Lebensdauer oft nur 1 Jahr).

Dieses billige Verfahren eignet sich aber gerade für die Stahlroststraße, da die weiche und plastische Deckschicht einen sehr guten Wasserabschluß bildet, während ein rascher Verschleiß nicht zu befürchten ist, da die Roststäbe denselben verhindern. Zur Oberflächenbehandlung eignen sich die meisten Teermischungen.

Diese Fabrikate zeigen eine erstaunliche Haftfähigkeit am Stahl, wie auch der Versuchsverlag bei Zeltweg-Österreich erwiesen hat.

Auch gegenüber den bisherigen Straßenbauweisen bringt die Stahlroststraße in vielen anderen Beziehungen wesentliche Vorteile mit sich, z. B.: Bei ganz kurzen Baustellen von nur wenigen Metern, die in wenigen Minuten hergestellt werden können, besteht keinerlei Notwendigkeit von Verkehrsumleitungen. Solche Strecken können sogar schon während des Verlages von schwerstem Fuhrwerk befahren werden. Die Bauweise ist unabhängig von der Witterung, solange die Unterlage noch eis- und schneefrei ist. Der größte Teil der Arbeiten kann in Werkstätten durchgeführt werden, wodurch die verkehrsstörende Arbeit auf den eigentlichen Straßen auf ein Minimum verringert wird. Hierdurch Schaffung von bodenständiger Arbeitsmöglichkeit.

Die Stahlroststraße ist eine ausgesprochen schwere Straßenbauweise, die trotz ihrer vielseitigen Vorzüge billiger ist als alle bisherigen Straßendecken dieser Stärkeklasse. Ihre Anschaffungskosten sind nicht höher als die der heutigen mittelschweren Bauweisen (Asphaltstraßen und ähnliche), wobei aber dieselben von der Stahlroststraße an Lebensdauer um ein Mehrfaches übertroffen werden dürften.

Vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit aus ist die Stahlroststraße eine der billigsten Bauweisen überhaupt. (Stahlwerksverband Düsseldorf.)

Tagung der Vereinigung Deutscher Lastanhänger-Fabriken in Berlin.

Die neu gegründete „Vereinigung Deutscher Lastanhänger-Fabriken“, welche sämtliche größeren, mittleren und kleineren Firmen dieses Geschäftszweiges umfaßt, veranstaltete am Freitag, den 11. August d. J., im großen Vortragssaal des Hauses des Vereins Deutscher Ingenieure in Berlin eine von Behördenvertretern und Mitgliedsfirmen außerordentlich stark besuchte Tagung, die durch Vorträge von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kamm (außerordentlicher Professor für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der Technischen Hochschule in Stuttgart) und durch Herrn Dr.-Ing Maruhn (Privatdozent an der Versuchsanstalt für Verbrennungsmaschinen und Kraftfahrzeuge der Technischen Hochschule Berlin) umrahmt war.

Herr Professor Kamm sprach über die an dem Stuttgarter Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen laufenden Versuche mit Anhängerbremsen. Endgültige Ergebnisse konnten noch nicht berichtet werden, da die Versuche noch im vollen Gang sind. Wichtige Teilergebnisse haben aber schon die bisher durchgeführten Modellversuche gebracht. Diese Modellversuche sind mit maßstäblich um $^{10}/_1$ verkleinerten Zugwagen und Anhängern durchgeführt worden.

Das unterschiedliche Verhalten von Lastzügen, die verschiedenartig gebremst werden, demonstrierte Herr Prof. Kamm an einer großen Anzahl von Lichtbildern und einem Film.

Zur Weiterführung und Präzisierung der Versuche an normalen Anhängern ist von dem Institut ein zwischen Zugwagen und Anhänger anzubringendes Zwischenglied entwickelt worden, das das Kräftespiel an dieser Stelle selbsttätig aufzeichnet. Aus den im Lichtbild gezeigten Diagrammen dieser Versuchsanordnung waren die Auswirkungen der verschiedenartigen Bremsungen deutlich zu erkennen.

Anschließend sprach Privatdozent Dr.-Ing. Maruhn über das Thema: „Federung bei Starr- und Schwingachsen“. Er gab zunächst einen Überblick über die Grundlagen der Behandlung des verwickelten Problems der Federung. Als wesentlichsten Grundsatz für die Behandlung dieses Problems stellte der Redner fest, daß man stets zwischen der Federung als dem Begriff für das Kräftespiel zwischen Rad und Wagenkasten und der Führung als dem Ausdruck für die Bewegungsverhältnisse des Rades zum Fahrgestell unterscheiden müsse. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, wurden die übrigen Achsbauarten erläutert, und es konnte bewiesen werden, daß eine ideale Lösung, die gleich gute Federung und Führung in sich vereinigt, schwer zu erzielen ist. Stets wird man bei Fahrzeugen ein mehr oder weniger günstiges Kompromiß suchen müssen. Dann behandelte Herr Dr. Maruhn die sonst noch für die Federung maßgebenden Faktoren und erörterte die Möglichkeiten, besonders die unangenehmen Flattererscheinungen in der Lenkung zu beseitigen.

Anschließend wurde ein in der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge der Technischen Hochschule Berlin von Herrn Dr. Maruhn gedrehter Film gezeigt. Die außerordentlich interessanten, teilweise stroboskopischen Aufnahmen ließen erkennen, daß die bei hohen Fahrgeschwindigkeiten auftretenden Flattererscheinungen auf die Kreiselmomente der Räder zurückzuführen sind. Diese Kreiselerscheinung lasse sich durch verschiedene Hilfsmittel, von denen für die Praxis die Kreuzlenkung in Frage kommt, beseitigen.

Im Anschluß an diese beiden Vorträge fand noch ein kurzer Vortrag über die Noco-Schwingachse statt.

Der Sonnabend versammelte sämtliche 34 Mitgliedsfirmen zu wichtigen Beschlußfassungen, welche den katastrophalen Verhältnissen in ihrem Wirtschaftszweig Einhalt gebieten sollen. Einstimmig wurden Beschlüsse gefaßt, die unter anderem auch eine Gesundung in der Frage der Zahlungsbedingungen und Preispolitik herbeiführen werden. (ADD.)

Die Wirtschaftlichen Kurzbriefe

(Steuer-, Verkehr- und Wirtschaftskunde)

brachten in Lieferung 29 Übersichten über die neuen Steuervergünstigungen bezüglich Neubauten, landwirtschaftliche Schuldenregelung, Osthilfeentschuldung, neues Arbeitsrecht u. a. m.

Verantwortl. für den redakt. Teil: Prof. Dr. J. Wilhelmi, Berlin-Lichterfelde; für den Anzeigenteil: F. H. Reyher, Berlin W 15. — Verlag: Dr. Paul Hiehold, Berlin SO 36. Druck: Hiehold & Co., Berlin SO 36.